SAGINYAN

AZ ÖTÉVES TERV ÚTJAIN

MARIETTA SAGINYAN

AZ ÖTÉVES TERV ÚTJAIN

ÚJ MAGYAR KÖNYVKIADÓ
BUDAPEST 1951

A mű eredeti címe
ПО ДОРОГАМ ПЯТИЛЕТКИ

Fordította
RÁKOS FERENC

A fedélrajz Csergezán Pál munkája

Felelős kiadó: Az Új Magyar Könyvkiadó igazgatója
Felelős szerkesztő: Urbán Eszter
Műszaki felelős: Siklós Béla
A kiadó minden jogot fenntart

51/3501 — Egyetemi Nyomda, Budapest. (F.: Erdős László)

MARIETTA SAGINYAN, a kiváló szovjet írónő, a Nagy Honvédő Háború alatt és után meglátogatta a szovjet népgazdaság háború utáni ötéves tervének különböző munkahelyeit. Volt Leningrádon a hatalmas Kirov-művekben és Bakuban, az olaj hazájában. Volt Magnyitogorszkban, az urali és középázsiai vasútépítkezéseknél, a cseljabinszki kolhozokban és az Altáj állattenyésztői között. Amit az írónő éles szeme látott, termékeny agya elemezte és rendszerbe foglalta. Utazásainak és látogatásainak eredményét eleven, sokszínű irodalmi rajzokban és riportokban foglalta össze, amelyek 1947-ben jelentek meg könyvalakban. Az íróművésznek és a dolgok mélyére látó, az összefüggéseket vaslogikával felfedő gondolkodónak munkája ez a könyv. A szovjet fejlődés hatalmas iramа a könyv megjelenése óta már tovább száguldott és sok minden, ami a könyv írásakor még csak kezdet vagy folyamat volt, most már bevégzett és rég meghaladott.

Most, amikor a Magyar Népköztársaság első ötéves terve hatalmas nekilendüléssel halad a megvalósulás útján, Marietta Saginyan könyve különösen figyelemreméltó és tanulságos a magyar dolgozók számára.

A SZOVJET IRODALMI RAJZ

Az újságokban és folyóiratokban megjelenő irodalmi rajz vagy riport szovjet építőmunkánknak minden útján útitársa volt, ott volt nagyszerűen kibontakozó életünk minden döntő pillanatánál.

Nem kaptuk készen. A legnevesebb orosz írók sem idegenkedtek tőle és ebből a műfajból kiváló mintaképek maradtak reánk. De az orosz irodalmi riport klasszikusainál — Herzennél, Gleb Uszpenszkijnél, Leszkovnál — az egyéni elmélkedések, a leíró bevezetés, a filozófiai, lírai elemek túlsúlyban vannak afelett, amit mi cselekvő, operatív elemnek nevezünk, vagyis, ami azonnali, közvetlen hatást gyakorol az életre. Talán az élete vége felé közeledő Lev Nyikolajevics Tolsztoj gondolkozott a legmélyrehatóbban a cselekvő jellegű irodalmi riport jelentőségéről.

A. B. Goldenweiser 1910. július 21-én a következőt jegyzi fel naplójában Tolsztoj és V. G. Csertkov beszélgetéséről: „Én az utóbbi időben — mondta Lev Nyikolajevics — természeti leírásokkal tűzdelt, szépirodalmi dolgokat sem olvasni, sem írni nem tudok. És ezt szégyellem. Valami új formát kell találnunk. Gondolkoztam egy munkáról, aztán féltettem magamnak a kérdést: „Ugyan mi ez? Sem elbeszélés, sem költemény, sem regény. De vajjon micsoda? Hát pontosan az, ami kell! Ha élek és lesz erőm, feltétlenül megpróbálok így írni!" Vlagyimir Gavrilovics megjegyezte: jó lenne úgy írni, hogy ne kelljen annyi időt és munkát fordítani a simításokra. „Már pedig ezen nem lehet segíteni" — felelte Lev Nyikolajevics. „Mindenki azt mondja, hogy az ihlet lapos, elcsépelt fogalom — ám mégsem lehet boldogulni nélküle".

És Tolsztoj még ezekben a napokban feljegyzi 5. sz. jegyzetkönyvébe: „Szépirodalmi dolgot nem tudok írni, mint ahogy játékszerrel sem tudok játszani."

Igen érdekes bizonyítékaink vannak arra, hogy Tolsztoj élete alkonyán új irodalmi műfajt keresett. Noha semmibe vette a művészi formát — s ez éppen az öreg Tolsztoj és a tolsztojizmus egyik számunkra idegen és teljességgel elfogadhatatlan vonása — Lev Nyikolajevics az általa elgondolt új irodalmi műfajjal kapcsolatban itt mégis hangsúlyozza, hogy az „ihlet", mint a magasrendű művészeti alkotás kísérője, feltétlenül szükséges.

Ez a forma, amely sem elbeszélés, sem költemény, sem regény: hanem pontosan az, amire szükség van, tőle kapja a nevét. Ő maga alkalmazza rá az „ocserk"* szót. Egy tervbevett művének ezt a címet adja: „Mindenkinek egyformán. — Jellemrajz." Gyermekekről szóló élénk karcolat ez, akiket útjuk közben a hóvihar dajkájukkal együtt egy parasztkunyhóba kerget és ott töltik az éjtszakát. A kunyhóban megismerik az ott lakó, éhező gyermekeket és úgy határoznak, hogy a magukkal hozott élelemből „mindenkinek egyformán" kell osztani, másképpen ők maguk sem esznek semmit. A gyermekek e valóságban lefolyt beszélgetésében — amelynek Tolsztoj fültanúja volt — élesen megnyilvánul az ember eredendő törekvése az egyenlőségre; a nagy író megérezte benne a felnőttek képzeletére és szívére gyakorolható hatás erejét. És formát keresett, amelyben ezt kifejezheti. Ezt a formát „ocserk"-nek, jellemrajznak nevezte el.**

A régi, a forradalom előtti irodalmi riportnak nem volt, nem is lehetett olyan óriási hatásterülete, mint a szovjet irodalmi riportnak, hiszen a forradalom előtt százezrek olvastak újságot, most meg tízmilliók.

Az irodalmi riport formája a mi korunkban sem egyszerre kristályosodott ki. Mielőtt feltűntek mesterei az újságokban, az első szovjet irodalmi riport-íróknak sokat kellett gyötrődniök, amíg kialakították ezt az átmeneti műfajt elbeszélés és újságcikk között. Az egyik szerkesztőségben az volt a kifogás ellenük, hogy „túlságosan különlegesen" írnak, a másikban az, hogy írásuk „nem eléggé különleges". Évekre volt szükség, amíg elismerték az új műfajt.

* Ocserk = leírás, karcolat leíró elbeszélés, helyszíni leírás, irodalmi rajz, irodalmi riport. (Ford.)

** Ezt a Tolsztoj által közvetlenül halála előtt tervbevett nagyon érdekes anyagot lásd a „L. N. Tolsztoj: Napló és jegyzetek 1910-ből" c könyvben. Szerkesztő N. Sz. Rodionova Állami Irodalmi Könyvkiadó, Moszkva, 1935., 218—192—193. old. 1060., 1233., 1241. feljegyzés, valamint a 207., 208. és 209. old., ahol maga a jellemrajz olvasható, párbeszéd formájában

Mi hát a mi szovjet irodalmi riportunk? Nem más, mint az író cselekvő utazása a szovjet valóság világába, a szovjet tájak, emberek, tervek, győzelmek és az írás nyomában azonnali hatással járó erkölcsi tanulság világába. Az irodalmi riport alakjai és képei szigorúan konkrétak, hitelesek, de alapgondolata és egész logikai szerkezete a gyakorlati következtetés levonására irányuló, széleskörű általánosítás. Az elbeszéléssel ellentétben — amelyben a valóságot lehetőleg megközelítő, de képzelt emberek és helyzetek szerepelnek — az irodalmi riportban nem elképzelt emberekkel és helyzetekkel találkozunk. Míg az elbeszélés magában a képben, az alakok sorsában érezteti a tanulságot, addig az irodalmi riport meztelenül, közvetlenül tárja az olvasó elé a következtetést. Az a sajátsága, hogy a tényből kihámozza a gondolatot, hogy a gondolatot a tény fölé emeli, — kézzelfoghatóan, élesen, világosan, mintegy mágnestűvel mutatva az olvasónak az irányt: „hová" — egyben meghatározza az irodalmi riport-író feladatát és a szovjet irodalmi riport műfajának sajátosságát is.

Népünk az első világháború és a külföldi beavatkozók pusztításai után helyreállította, majd újjáalakította gazdaságát, és a magántulajdon régi útjáról a szocializmus útjára terelte. Építette a három ötéves terv világát, részeinek nagy változatosságával és az egésznek szervesen összefüggő elgondoltságával. Keleten hatalmas ipart teremtett és ezt az ipart a Honvédő Háború évei alatt továbbfejlesztette. Az építésben a szovjet emberek milliói vettek részt. A munka új, magasabb termelékenységéért folytatott mozgalom nagytehetségű vezetői hol itt, hol ott emelték fel hangjukat, hívták, serkentették egymást, kezetnyújtottak egymásnak és lépésről lépésre létrehozták az eddig új és ismeretlen fogalmat: — a szocialista munka kultúráját.

Hófehérhajú, öreg tudósok hajoltak tervrajzaik fölé. Fiatal repülőgéptervezők száguldoztak a felhők alatt, hogy kipróbálják szellemük alkotásait. Dalolt a homok a „Turkszib"* alatt, Gurjev városkában ezernyi szélmotor lendült forgásba, hogy megöntözze a kiszáradt földet; tarka viseletű üzbeg nők vonultak ki a kislákokból,** hogy csatornát ássanak Ferganában; hős tudósok ütötték fel téli táborukat a fehér jégtáblákon, a sarkvidéki fekete éjtszakában. És az újságok irodalmi riportjai

* Turkszib = Turkesztán-Szibériai Vasút. (Ford.)
** Kislák = középázsiai falu. (Ford.)

minderről napról-napra azonnyomban, a szemtanú izgalmával, a résztvevő szenvedélyességével, az agitátor és szervező általánosító, magával ragadó, közvetlen módján számoltak be az olvasónak.

Kiragadták a hatalmas tervből egyes emberek arcképeit, s életrekeltve őket, megfoghatatlan lendülettel, azzal a belső hévvel, amellyel az ember a jövője felé fordul, — megmutatták őket az országnak. Az ezerszázalékos normákról szóló száraz hírlapi tudósításokat, a számjegyekben kifejezett cselekvés szemléltető, érzékelhető képeire bontották fel. Feltárták és láthatóvá tették a „cselekvés színhelyét", mérhetetlen hazánk valamely tájját a maga páratlan mivoltában. Addig ismeretlen hangon szóltak hozzánk — és ez a hang hamarosan ismerőssé, meghitté vált. A szovjet embernek a jövő építésére fordított tengernyi munkája, minden energiája szakadatlanul szemünk előtt áramlott és alakot öltött, hangot kapott a milliós néptömegek tudatában, mintha az irodalmi riport építő munkánk helyszíni közvetítője, kísérő hangja lett volna.

De nemcsak hang volt, hanem értelem is, amely megfigyelte, felfogta és megőrizte fejlődésünk minden egyes szakaszának sajátosságait a történelem számára. A helyreállítás szakaszában még működött nálunk a „munkatőzsde";* még voltak munkanélküliek. Amikor megkezdtük az újjáépítést, eltűntek a régi vállalkozók, kezdtek eltűnni a munkanélküliek, megerősödtek a szakszervezetek. Ha most átböngésszük a régi újságok évfolyamait, láthatjuk, hogyan harcolt az irodalmi riport az újért, a haladásért, hogyan nevelte, tudatosította a munkásban a gazda érzését, hogyan nevelte a munkához való új viszonyra, saját korának és saját életterejének széleskörű, az államérdeket előtérbe helyező felfogására.

Azután megjelentek az ötéves tervek. Az ember izgatott érdeklődéssel olvassa a régi irodalmi riportokat, amelyek megörökítették az akkori idők élményeit. Eltűntek életünkből a munkanélküliek, megszűntek a fogalmak: „munkanélküliség", „munkatőzsde". Helyettük különleges értelmet kapott a „káder" kifejezés. Most már munkáshiány volt, toborozni kellett őket, el kellett utazni értük, tárgyalni, szerződéses viszonyba kellett lépni a kolhozokkal. És a szovjet irodalmi riport munkaversenyre ösz-

* Munkatőzsde = állami munkaközvetítő. (Ford.)

tönözte az embereket, nem pusztán csak becsületes munkára, hanem lelkes rohammunkára. Fénylő transzparensként ragyogtak Sztálin elvtárs szavai: „Mindent a technika dönt el. A régi, földhözragadt, elmaradott Oroszország átalakításának első állomása: a szocializmus első óriásainak megszületése. A technika elsajátítása nélkül nincs győzelem!" És az irodalmi riport megtanít, hogy szeretni és becsülni kell a technikát, ihlettel ír a technikáról, a száraz „ütem" szót tüzes tartalommal tölti meg. Az ütem a szó szoros értelmében melegíti, lángragyújtja a szívet; beleoltja a féltékeny törekvést az első hely dicsőségének és tisztességének elnyerésére.

Micsoda harcok árán jön létre az új! Mennyi rosszindulat van az árulók alattomos suttogásában, a kártevők vicsorgásában, a nyárspolgárok bárgyú gúnyolódásában. A szovjet irodalmi riport eltapossa őket; rámutat az új, a felfelé törekvő, győztes valóságra, az ország megváltozott arculatára, s megtanít bennünket, hogy szeressük és büszkék legyünk rá.

A második ötéves tervben az emberalkotta óriások üzembe léptek. Az irodalmi riportban tükröződik, milyen az új ember, aki elsajátította a technikát és úrrá lett rajta.

Semilyen integrálszám nem fejezheti ki a szovjet ember megfeszített és egyre növekvő termelőerejét. Ez az erő felülmúlja a legmerészebb számításokat is. Az irodalmi riport nyomonkíséri ezt a növekedést és most már nem csupán mint egyetlen szólamot, hanem mint a hangszerek és hangszínek sokaságából egységes egészbe olvadó színpompás szimfóniát hallatja; beszél a kollektívák mozgalmairól, emberekről, akik nevüket adják ennek a mozgalomnak, emberekről, akik az orosz nyelvet és az egész emberiséget új szóval gazdagítják, s ez a szó magábanfoglalja az egész földkerekségen mindeddig példanélküli társadalmi rendünk új tulajdonságát. A „sztahanovista", a „sztahanovi" kifejezés nem születhetett meg a régi világban, nem szerepelhet a kapitalizmus szótárában. Ennek a szónak csakis a szovjet rendszer társadalmi és erkölcsi viszonyai között van meg az értelme, a mi határainkon túl üresen cseng...

És megszületik a harmadik ötéves terv, amelyet megszakított a háború. Azt már megtanultuk, hogy tervünket mint összefüggő egészet tekintsük. Az egyes építkezések már régebben megszülettek és mint hegycsúcsok a láthatáron — külön-külön elszigetelten álltak; összefüggésük nem mindig, nem mindenütt

és nem mindenki számára volt látható. De amikor a csúcsok között hegygerincek kezdtek emelkedni, — a távoli határvidékek iparosítása, a szovjet Kelet, az Ural, Szibéria, a Kola-félsziget nagyszerű fellendülése —, akkor az összefüggés már a milliós tömegek számára is láthatóvá vált. Az irodalmi riport megtanította az olvasót, hogy lelkesedjék ezért az egészért, megtanította, hogy az egész áttekintésével, a terv egységes egészbe forrt részeivel, annak méreteiben gondolkozzék.

Kitört a háború. Az olvasóhoz most háborús irodalmi riport érkezett a frontról. A műfajnak kiváló mesterei tűntek fel, akik értelemmel töltötték meg a Nagy Honvédő Háború hősiességét és óriási munkáját; válaszul felharsogtak a hátország irodalmi riportjai — azok hősiességéről, akik munkapadjuk mellett, a fáradtságtól csaknem öszeroskadva, pihenést nem ismerve, alvásukat megrövidítve kovácsolták a fegyvert. Nagy íróink és legkiválóbb publicistáink elismeréssel adóztak az irodalmi riportnak. És az irodalmi riport észrevette, megmutatta az olvasónak építőmunkánk, technikánk, termelőerőink és gazdaságunk szüntelenül és a háború alatt is egyre fokozódó növekedésének egyes mozzanatait.

Most pedig a szovjet ember szeme előtt a történelem új lapja tárul fel: a negyedik ötéves terv. Soha még ilyen részletesen kidolgozott tervünk nem volt, mint ez. Különleges terv, teljesen új, nemcsak célkitűzései, hanem a célkitűzéseket átfogó egységes lendület szempontjából is. A Nagy Honvédő Háború idején — amikor minden erőnket az ellenség legyőzésére összpontosítottuk — a Szovjetország dolgozói hatalmas lépéseket tettek előre. Minthogy a vasöntés, gépgyártás, acélolvasztás, hőmegmunkálás, az építkezés, az érckitermelés, a mezőgazdaság és a közlekedés terén igen nagy volt a munkáshiány — megtanulták fokozottabban értékelni a gépesítést, vonzódtak a gépesítéshez és hozzáláttak, hogy meg is valósítsák. A negyedik ötéves terv a munkafolyamatok gépesítését teszi egyik alapvető feladatunkká. Gépesítjük a műszakilag legelmaradottabb munkaterületeket, így az építkezést, amely szakképzettség nélküli emberek óriási tömegét foglalkoztatta.

Lehetséges, hogy éppen úgy, miként országunkban a munkanélküliekkel együtt maga a „munkanélküli" szó is feledésbe merült, nincs már messze az idő, amikor a mult homályába vész a „napszámos", a tanulatlan munkás fogalma s vele együtt az a

jelenség is, hogy akadnak emberek, akiknek semmiféle képesítésük nincsen.

A munkában még nagyobb szerepe lesz a szellemnek, a tudománynak. Minden új munkánkat át kell hatnia a tudós alkotó értelmének, mert a tudomány segítsége nélkül a munkát nem lehet megszabadítani ósdi, elavult formáitól, amelyek kerékkötői az ember haladásának. Éppen ezért óriási jelentőségű számunkra a tudomány, amely — a tegnaphoz viszonyítva — még nagyobb mértékben növekedett.

Bízunk benne, hogy a szovjet irodalmi rajz, irodalmi riport ebben az új fejlődési korszakban is megragadja és kiemeli az ötéves terv alapvető történelmi sajátosságait; tájékoztatja a mi önfeláldozó és szakadatlan hősiességben nagyranőtt embereinket és alkotómunkával vesz részt a harcban, a ragyogó, művelt és boldog, az emberek minden jogos igényét kielégítő holnapért.

Lev Tolsztojnak a „jellemrajz"-ra vonatkozó gondolataihoz szeretném hozzáfűzni, hogy a szovjet irodalmi riportnak rendkívül fontos szerepe van rendszerünk új embertípusának kialakításában is. Az irodalmi riport-írókat gyakran érte az a vád, hogy írásaikban még nem adják a szovjet ember igazi képmását. Az a véleményünk, hogy sokan nem értik meg, mi az irodalmi riport igazi hivatása. A képmás általánosító művészi alkotómunka eredménye, az irodalmi rajz pedig élő embereket ábrázol, hiteles pontossággal. Ugyanakkor azonban az igazi irodalmi riportokban óriási általánosító munka is folyik, amelynek az a rendeltetése, hogy segítségére legyen a művésznek a képmás megalkotásában és az olvasónak a képmás meglátásában és megértésében. Hogyan általánosít az irodalmi riport? Megfigyeli és megmutatja új társadalmunk fejlődésének törvényszerűségeit; kiragadja és leírja e fejlődés jellegzetes vonásait, amelyek befolyásolják az új ember jellemének kialakulását, sőt olykor egyenesen meghatározzák jellemét. Így tehát a sztahanovista élő, történelmi jellemvonásainak összegezése nélkül, amelyek kapcsolatban vannak gazdaságunk általános fejlődésével — nagyon nehéz megérteni a sztahanovista kialakulófélben lévő képmását. Az irodalmi riport-író szerény munkája ebben az értelemben nem jelentéktelen serkentője a művésznek.

„Országunk munkásai, parasztjai és értelmiségi emberei úgy fogadták az ötéves tervet, mint harci programmot, amely életérdekeiknek megfelel. Remélhető, hogy a szovjet emberek a Kommunista Párt vezetése alatt nem kímélik erejüket és munkájukat azért, hogy ne csak teljesítsék, hanem túl is teljesítsék az új ötéves tervet."

(SZTALIN)

AZ ÖTÉVES TERV ÚTJAIN

1. Utazás a jövőbe

Nem holmi fantasztikus, Wells regényéből kölcsönvett időgép van előttünk, hanem csupán szerény eszköz arra, hogy összeköttetésbe lépjünk a jövővel. Újonnan tatarozott, újonnan festett, kerekekre szerelt házacska: egyszerű vasúti kocsi, fénylő falán a „2235"-ös számmal. Most két hónapig ebben a házacskában kell majd laknunk, ennyi idő szükséges a jövőbe repüléshez.

Az élet e vasúti kocsiban — sajátszerű módja a tanulásnak. Valaha a régi iskolában osztályzatot adtak figyelemből. A vagonélet megint érvénybe lépteti ezt az osztályozást. Aki állandó mozgásban él, annál a figyelem a legnagyobb erény. Meg kell tanulni feszült figyelemmel vizsgálódni, a jelenségeket kapcsolatba hozni egymással, megérteni. Mint a kenyérvágó kés nyomán lehulló karéjok, úgy peregnek előttünk az út mindkét oldalán az ország gazdag életének szakadatlanul változó képei. Szerelvények robognak el mellettünk, mindkét irányban, — nézzük, mit szállítanak. Tehervonatok épületfát, vashulladékot visznek; teherkocsikon vadonatúj, lakkozott gépek, petróleumtartályok, teherautók — kocsinként kettő, egymással szembeállítva — és

szén, szén, szén, érc, érc: ez kering körbe szakadatlanul és mindenütt. Csukott vagonok, amelyek fojtó, kissé édeskés szagot árasztanak és a földre telepedő porfelhőcskéket vernek föl; bennük az évszaknak megfelelő, őszi rakomány: gabona. Azután szokatlan helyi szállítmányok: szürkés kristályhalmaz — kulundai só; színes, szép kövecskék, — akár az ásványkutató gyűjteményébe is beillenék akármelyik! — ez szemipalatinszki nehezék, amely majd a jövőben építendő pályatesteket borítja. Szakszaulgyökerek, mint kacskaringós, különös karjukkal élénken hadonászó, számtalan tengeri polip, amelyek egymással viaskodnak a vagon rácsa mögött lévő szűk világban: — ez az itteni tüzelőanyag, Üzbekisztánban ezzel fűtenek.

Nincs szünet, minden egyes kilométer figyelmet követel: szünetet csak a fekete éjtszaka hoz, amikor már semmi sem látható. És miközben egyre robogunk, egyre továbbhatolunk a messzeségbe, hol a felkelő nap felé (és órákat veszítve), hol a lenyugvó nap nyomában futva (és órákat nyerve), a nagyszerű idő gazdag zsúfoltsága szorgalomra, időérzékünk állandó ébrentartására, a nap gazdaságos beosztására tanít bennünket: jól osszuk be időnket, hogy mindent meglássunk, emlékezetünkbe vessünk. De a kerekeken száguldó élet legfelejthetetlenebb ajándéka — magából a mozgásból eredő bölcseség. Az ember kezdi megérteni — mint sehol és soha —, hogy élni annyit jelent, mint mozogni; mert állni, sokáig állni — a vagonban, a holt vágányon — annyi, mint lassan az enyészet felé tartani, elfecsérelni a létet, elveszíteni az életet: a vagon egész belső élete kihűl, megbénul. Kialszik a fény, mert a vagon alá már nem lehet áttételi szíjakat szerelni, hogy a kerekek mozgása megtöltse az akkumulátorokat; eltűnik a víz: a mellékvágányon vesztegelő vagon messze van a szivattyútól, nem kap vizet, — és vödrökben cipelni a vizet nagyon fáradságos. Eltűnik a levegő, — az ember kínlódva érzi, milyen kicsiny köbtartalmú a szűk kupé, holott menetközben szinte megnyílik mind a négy világtáj felé. Ehelyett egyre több piszok, a mellékványok eltakarítatlan, elkerülhetetlen szennye veszi körül a vagont, ezt az ócska kis bárkát Amikor már ötödik napja tart a vesztegelés, az ember világosan megérti, hogy állni: pangás, az élet: mozgás, mozgás... De éjtszaka végre elérkezik a várvavárt pillanat. Az ócska bárka nagyot rándul. A nagy, meleg állat, amelyet a kerekeken töltött napok során szívből megszerettünk: a mozdony fújtatva, rövid, gondterhelt

füttyentésekkel megjön, szinte körülszaglássza a vagont, amikor magához kapcsolja — és ismét érezzük a mozgást, egyenletes, álmosító ritmusát, a teljes sebesség ritmusát. Tolatás, kapcsolás: egyszerre minden megélénkül körülöttünk. A kis lámpa megtelik fénnyel. A tartály megtelik vízzel; a szellőztető megtelik levegővel. Elindultunk!

— De hát hol a jövő? — kérdezi az olvasó. A vagon falán, két összehúzott kis függöny között térkép függ. Ez a térkép csak vázlatosan ábrázolja hazánk földjét: nagy vízmedencék kéklenek rajta (a tengerek és a legnagyobb tavak); kék kígyóként kanyarognak a legnagyobb folyamok (a mellékfolyók nélkül, vagy csak a fontosabbakkal); a jelentősebb városok közül csak azok vannak rajta, amelyek a vasútvonal mentén terülnek el. Sem hegyeket, sem erdőket nem mutat — a szemnek csak egyben kell könnyen tájékozódnia: a kereszteződő vonalak hálózatában. E vonalakat fukarul adagolt festékkel színezték feketére, vörösre, kékre, lilára; némelyik sima, némelyik szaggatott. A f e k e t e vonalak: a fennálló forgalomban lévő vasutak; a k é k e k: a helyreállítandó és a most épülő fővonalak második vágányát jelzik; a v ö r ö s e k: ahol most van folyamatban a villamosítás; a l i l á k pedig: ahol már villanymozdony közlekedik. A pontozott vonalak az épülő, a bekerített pontok az új utakat jelzik. Ezek a vonalak különösen izgalmas életet élnek majd öt éven át. A gyárat fel kell építeni, hogy termeljen; a könyvet meg kell írni, hogy megjelenhessen; a házat tető alá kell hozni, hogy lakni lehessen benne; csak az út az, amely önmagát építi és ott, azonnyomban, miközben még épül, már megindul rajta a forgalom: alig fektették le a síneket az első kilométeren, máris megy rajta az első mozdony, építőanyagot és embereket visz, kényszerítve a születőben levő utat, hogy megszőjje saját jövőjét. A negyedik ötéves terv útvonalai — íme, ez az a jövő, amelybe utazni készülünk.

Mielőtt útnak indulunk, üljünk le kis időre a térkép elé. Milyenek a negyedik ötéves terv új vonásai, egyenként, az előző háromhoz viszonyítva? A negyedik ötéves terv mintha összegezné a fiatal szovjet állam harmincéves életének építési tapasztalatait, egybefoglalva és leszűrve ezeknek az éveknek minden eredményét. A húszas évek kezdetén, a háború és a gazdasági romlás után meg kellett kezdenünk a h e l y r e á l l í t á s t; a húszas évek közepén, a helyreállítás eredményeinek alapján már meg-

kezdhettük az újjáépítést; a húszas évek végén, az újjáépítés eredményeinek alapján már megkezdhettük az újnak tervezését; ilyenformán a helyreállítás szakaszát az újjáépítés szakasza, az újjáépítés szakaszát pedig az ötéves tervek szakasza váltotta fel.

Most azonban, a minden eddiginél súlyosabb háború után, az óriási rombolás után, amit az ellenség hazánk földjén véghez vitt, úgyszólván egyszerre illesztjük be az új ötéves terv keretébe az előző három évtized egész hármas korszakát s ezzel kifejezésre juttatjuk nemcsak az újjáépítés életbevágó fontosságát, hanem a szocialista építés alapelvét is: hogy szüntelenül újat és újat kell alkotni. Mi most a helyreállítás kezdeti, legegyszerűbbnek tetsző szakasza során már újjáépítünk (változtatunk a javítás, a fejlődés érdekében), az újjáépítés során pedig, természetesen, már átléptünk a háború utáni ötéves terv-ciklus új, alkotó szakaszába.

Vegyük az első kínálkozó példát: van Omszk mellett egy ismeretlen kis vasúti állomás, a térképen rendszerint fel sem tüntetett „Moszkovka". Erről még senki sem tud semmit, holott ez már nem lesz egyszerűen állomás, hanem építkezés, óriási arányú építkezés. „Moszkovka" nagy vasúti rendező csomóponttá alakul át, tucatszámra ágaznak majd belőle tartalékvágányok — a hatalmas szibériai fővonal fontos vasúti gócpontjának vesződséges, pihenést nem ismerő élete vár rá. „Moszkovka" azért növekszik meg ennyire, mert a vörös vonal Ufától Cseljabinszkon és Omszkon át Novoszibirszkig és még azon túl húzódik, ami azt jelenti, hogy ezt az egész régi, a földrajzi szélességi kör mentén húzódó vonalat újjáépítik. Ezt az utat a negyedik ötéves terv folyamán villamosítják, tehát óriási mértékben növekszik a forgalma — és már előre gondoskodnia kell a teherszállítmányok növekvő áradatának megfelelő fogadásáról.

Vagy itt van ez a vörös kör, Zaporozsjetól délnyugatra, Apaosztolovón és Pjatihatkán át Dnyepropetrovszkig — amely nagyfontosságú ipari részleg villamosítását jelzi. Itt pusztított, rombolt a háború. Helyre kell állítani a közlekedést. Az ember azt hinné, hogy mindent a legelejéről kell kezdeni. De a helyreállítás újjáépítéssé válik, a közlekedés egyszerűbb, könnyebb lesz, a vasúti technika a fejlődés új, magasabb fokára emelkedik.

Ez úgy történik, hogy amikor építőink régi építkezéseket állítanak helyre, nem a régi terveket, a régi kísérleteket ismétlik meg, hanem a helyreállítás során termékeny újításokat viszncк a munkájukba. Sok feladatot új, tökéletesebb módon kell megoldaniok, áttervezniök. Ez pedig azt jelenti, hogy építésünk leghatalmasabb motorja: az újításra való törekvés, az építés iránti szakmai érdeklődés, új tapasztalatok szerzése, a tanulás, a fejlődés — tehát mindaz, ami alkotó munkára ösztönöz, ami megihlet — most már megnyilvánul ezekben az objektumokban, amelyekről szinte azt hinnők, hogy már ismeretesek előttünk és nem újak. Ez határozza meg tervezőink feltűnően növekvő, igen sok munkával járó, rendkívül felelősségteljes tevékenységét is, amelynek különös fontosságáról szól I. V Kovaljov „A vasúti szállítás az új sztálini ötéves tervben" c. könyve.

A másik dolog, ami a térképen szembeötlik: a Nagy Honvédő Háborúban szerzett tapasztalatok gyakori alkalmazásának szemléltető ábrázolása. A háború ismét megmutatta Keletünk — különösen az Ural-vidék, Szibéria, Kazahsztán — szerepének óriási jelentőségét hazánk védelme, iparunk, mezőgazdaságunk, nyersanyaggazdálkodásunk, valamint sztratégiánk és tartalékaink szempontjából. Hiszen a középső Ural-vidékre, amely a háború során felszínre hozott hatalmas tartalékokat rejtett magában, mindeddig — még gondolatnak is furcsa! — egyvágányú vasútvonal vezetett... Mintha csak vízesés ostromolná a vizesüveg szűk nyakát... Aki 1941-ben evakuáltak vonatán utazott az Uralon át, annak számára örökre emlékezetes marad: a lassan mozgó vagonok végeláthatatlan sora, a szerelvények sokasága, az órákig, olykor napokig tartó vesztegelés a kitérőknél, bepréselve a többi evakuáló vonat közé. Ha kinézett az ember az ablakon, fűtött teherkocsik egész erdeje, néma szerelvények torlaszolták el az utat minden elágazás, minden kitérő előtt, nem lehetett átvergődni közöttük a láthatatlan pályaudvarig, nem lehetett kibetűzni az állomás nevét, megtudni, hol vagyunk — csak vonatok ismeretlen sokasága látszott köröskörül. És ez így tartott hetekig, sokszor egy hónap is lett belőle, amíg a vonat elérte rendeltetési helyét. Mindez ma már emlékké halványul és egyre nehezebb lesz elhinni, hogy valaha így volt. A negyedik ötéves terv, a nagy, új kivezető utak, az Északkelet és Délnyugat között létesülő fejlett összeköttetés, a nagy és szabad útvonalak terve Nemcsak ikervágányt fektet le Keleten, olyan helyeken,

ahol eddig nem volt és ahol fontos, hogy legyen — nemcsak tehermentesíti a nagyfeszültségű szakaszokat új kitérők építésével, villamosítással, a gócpontok átrendezésével és újak fejlesztésével, hanem mindezen felül most megépíti a hatalmas, bocsátkozik alá országunk délnyugati részébe, új átjáróval a hegyvidéki Hakassz-föld magasságaiból, a szibériai tajgából bocsátkozik alá országunk délnyugati részébe, új átjáróval a Volgán (talán Volszk táján) egészen a Donyec-medencéig. Mintha csak eljegyezné az Abakan-i szűz vasat a hatalmas vén donyeci szénnel, vagy a friss krivojrogi vasércet a Kuznyeck-medence fiatal és erős szenével. Fővasútvonal a Kuznyeck-medencétől a Donyec-medencéig! „Sztalinszko—Magnitogorszki-vonal" ideiglenes néven szerepel az ötéves tervben, mert egész tervezete — bár lényegében (vagyis a Sztalinszk és Magnyitogorszk között létrehozandó összeköttetést illetően) már világos — még nem teljesen kidolgozott, pontosabb fogalmazásban: még nem „érett" a szakasz-vonalak legrészletesebb megoldásáig. Ez a feladat, mint egész is, rendkívül csábító és lelkesítő, de ezenkívül még ott áll az építők előtt az egyes helyi feladatok, nehézségek megoldásának eleven és izgatóan érdekes munkája: a „honnan—hová" kérdése bizonyos szakaszokon, az egyes vonalak pontos meghatározása a már kijelölt részleteken. Az ilyen út építése önmagában is egyik gyújtópontja a negyedik ötéves közlekedési tervnek, amely bőséges anyagot ad mind tudományunk, mind művészetünk számára.

Hogy milyen nagy szükség van erre az új Délszibériai vonalra, a Juzsszibre, abból is látható, hogy egyes körzetekben már a terv „hivatalos jóváhagyása" előtt megkezdték építését. Ez történt az Altajszkaja—Artista-szakaszon is, ahol 1946-ban a legforróbb időben, gabonabeszolgáltatáskor, az éppen csak Spagino állomásig vezető vonalon már 1364 tonna gabonát szállítottak a messzefekvő kolhozok új terméséből. A kolhozok egyenesen a szérűkből, a cséplőgépek mellől telefonáltak az állomásra. És az alighogy megszületett útszakaszra újabb feladat várt: most már 200 000 tonna gabona, 1220 tonna főzelékféle, 800 tonna szén és tűzifa, 500 vagon cukorrépa szállítása — és mindezt 1946 végéig kellett lebonyolítani! Ugyanakkor ezen a „hivatalosan" még nem is engedélyezett vonalon, attól a perctől fogva, hogy a síneket lefektették, 4284 vagon építőanyagot és 6320 utast szállítottak. Az út még el sem készült, máris hasz-

nálatba vették ezt a kis szakaszát, a Délszib első szülöttét, ezt a hatvankilométeres darabkát, amely teljes rendben bonyolította le kétirányú forgalmát (a behozatalt és a kivitelt), és amely gazdaságilag máris jövedelmező lett! Ebből kiderül, milyen nagy szüksége volt a vidéknek erre a vasútvonalra.

És itt rátérünk az új ötéves közlekedési terv fontos vonására, amelyet feltétlenül mérlegelni kell mindazoknak, akik megvalósítják. Már a terv lefektetésekor is elengedhetetlenül szükséges volt gondosan lemérnünk a háború tanulságait, de maga az ötéves terv megköveteli valamennyi építőjétől — a főmérnököktől, munkavezetőktől, nyomjelzőktől, tervezőktől, brigádvezetőktől —, hogy tökéletesen megértsék az ötéves terv egyes részeit egyetlen egésszé összekötő, általános gazdasági összefüggéseket. Megköveteli a gazdasági érdekek teljes ismeretét, amelyek az egyik vagy a másik határozat, változat, az egyik vagy a másik útvonal kiválasztásának alapjai. Másszóval minden eddigi alkotásnál megkívánt nagyobb, általános tájékozottságot és annak a gazdasági alapnak általános megértését követeli, amely a negyedik ötéves terv egymást keresztező vasútvonalai építésénél irányadó.

És még egy sajátosság.

Igaz, hogy erről nem szerzünk tudomást a térkép, vagy az ötéves terv rajzainak egyszerű tanulmányozása révén. Csak később ötlik szemünkbe, amikor bolygónk egyhatod részének területén mindenfelé folyó hatalmas, új építkezések vázai, állványai között robog a vonatunk. De vágjunk elébe a beszámoló sorrendjének és bocsássuk előre egy-két szóban: azt látjuk, hogy a nép még soha egyetlen ötéves tervet sem karolt fel ennyire, nem vett benne részt olyan nagy mértékben, mint ezúttal, ebben a háború utáni ötéves tervben. Miben jut ez kifejezésre? Először is abban a fokozott érdeklődésben, amelyet az egész Szovjetunióban folyó építőmunka iránt a helyi, köztársasági, vidéki, területi, kerületi szervezetek tanúsítanak. Adnak az építéshez mindent, amit csak tudnak, saját készleteikből: épületfát, élelmiszert, téglát, benzint, ruhafélét, nyersanyagokat. Másodszor a lelkesedésben, amellyel az egyes vidékeken a helyi lakosok, a kolhozparasztok elmennek az építkezésekre, noha tisztában vannak azzal, hogy rendszerint kényelmetlen szállás és nem könnyű munka vár rájuk.

Egy alkalommal az épülő Altajszkaja—Zarinszkaja vonalon tett utazásomból visszatérve, leültem az építési irodában. A levegő kékesszürke volt az erős bijszki mahorkától, amelyet a Honvédő Háború alatt a frontokon annyira kedveltek. De fülvédős sapkájukban, vitorlavászon köpenyükben, bekent csizmájukban maguk az emberek is frontharcosoknak látszottak. És mint mozgósításkor a gyülekezőhelyen, egymásután állt meg az iroda nyitott ajtaja előtt 16 szekér, 26 lóval.

A lovak ziháltak; bozontos szőrüket por és izzadság lepte be; a szekereken meglátszott, hogy többszáz kilométert gördültek. Gazdáik is ott voltak: tizenhat jóképű, igazi orosz paraszt, minden korosztályból. Krákogtak, torkukat köszörülték, mielőtt megszólaltak; nyújtózkodtak a hosszú út után; a zab és báránybőr meleg illatát hozták be magukkal, frissek, szélfúttak, pirospozsgások voltak; letelepedtek a fal mellett. A marusinszki kerület kolhozparasztjai voltak. Útjuk jónéhány napig tartott, az éjtszakákat a szekereken töltötték és most elsőként jelentkeztek építésre.

A beszélgetés a munkáról folyt: hova, mennyi embert állítsanak, mikor kezdjenek dolgozni. Az iroda lovanként és naponként hozzávetőleg 3 kiló zabot igért és látnivaló volt, hogy a gazdák szívósan és elszántan ki fogják alkudni a teljes 3 kilót. Hiszen a ló — láthatja, aki kinéz az ablakon — olyan türelmesen álldogál, okos, barna szeme szelíden néz fehér pillái alól, résztvesz a munkában: bizony szót kell emelni érte, hogy mindent megkapjon, ami dukál neki, mint hű barátnak. Az építkezésen most kezdődött a legforróbb munka időszaka; a parasztokat „elbocsátotta" a föld, gabonájukat már beszolgáltatták. Az itteni földmunka alig várja ezeket a tempósan mozgó, izmos karokat, meg a szekereket, az erős és szívós parasztlovacskákkal...

Új rendszerünk harmincéves építési tapasztalatának összegezése, a Nagy Honvédő Háború tanulságainak figyelembevétele, az egész és az egyes részek közötti összefüggések elmélyültebb elgondolása, ami az építők alaposabb, sokoldalúbb gazdasági tájékozottságát követeli meg, a helyi néptömegek aktív részvétele az építkezésben, ami népi építkezés jellegét adja magának az építkezésnek: véleményünk szerint ezek az új

ötéves tervnek az első és legáltalánosabb elgondolásában megadott egyes jellegzetességei.

Most pedig hagyjuk abba az elmélkedést a térkép előtt, a kerekeken gördülő házikóban, és kezdjük meg, amit az olvasónak igértünk: az utazást a jövőbe.

2. A baskír kőolaj

A múzeumban

Ufa városa — akár hajón, akár vonaton érkezik az ember — meglepően szép, különösen ősszel. Csillog a Bjelaja folyó átlátszó vize a kanyargó partok között, aranyfényben ragyognak a kertek, az egyik part alacsony, a másik meredek és a meredek emelkedésen kis faházak szorongnak össze-vissza; a mögöttük elterülő új városrész úgyszólván nem is látható. Ha oda akarunk jutni, át kell vágnunk ezen a régi külvároson, aztán vagy két kilométert kapaszkodni felfelé. Az egész kétkilométeres úton mélységes csend, semmi nesz, szinte falusi ősz, szállingózva hulló sárga levelek lassan lebegve ereszkednek a földre, az ember lába elé. És olyan jólesik belélegezni az éles, friss, élénkítő ózonillatot. Azután egész váratlanul aszfalt, szép, új háztömbök, nagy területi központ: Baskíria fővárosának zsivajgó élete.

A Karl Marx-utca régi kőházainak egyikében, a KTKL (Központi Tudományos Kísérleti Laboratórium) épületében talált hajlékot az az intézmény, amelyre igen nagy jövő vár. Az Ufában 1934-ben (két évvel a baskír olaj felfedezése után) létesített kis laboratórium most tudományos kutatóintézetté alakul át. Máris sok szakosztálya van, amelyeket az élet követelményei alakítottak ki. Foglalkoznak itt geológiával, geokémiával, tanulmányozzák a baskír olajlelőhelyek olaját, földgázát, van itt ipari kísérleti osztály, ahol a tudomány közvetlenül segíti a termelést; van az intézetnek saját kis csiszolóüzeme, fényképészműhelye, könyvtára és — múzeuma.

Negyven tudományos munkatárs foglalkozik azzal, hogy meghatározza a kőzetek életkorát, amelyeken az olajkút áthalad, összehasonlítjuk az egyes geológiai metszeteket az uraliakkal, a kujbiseviekkel, tanulmányozza a különböző vidékek geológiai

szerkezetét, vagyis a föld mélyenfekvő rétegeit, amelyekben az olaj rendszerint összegyűlik.

Ez a kis laboratórium a fő idegszála az óriási baskiriai olajtelepnek, ahol az emberek szüntelenül keresik, felfedezik, meghatározzák, bányásszák, feltárják a drága fekete ásványt, amely motortechnikánk éltetője és mozgatóereje.

A laboratórium főgeológusával, D. F. Samovval, és tudományos munkatársával, A. G. Latcsinovval, együtt lépünk be az asztalokkal, szekrényekkel telezsúfolt kis helyiségbe, amelyben a laboratórium múzeumának egyre növekvő anyaga csak nagyon nehezen fér el. Az ember úgy érzi, hogy a baskír olajtelep mai életének a legfontosabb része ez a kis múzeum, ahol 7000 minta látható, s ahol a kiállított tárgyak korát nem években, nem évezredekben, hanem évmiliókban számítják. A paleontológusok, akik a bolygónkon keletkezett élet legősibb korszakaival foglalkoznak, a múzeum legkorszerűbb, nélkülözhetetlen munkatársai. „Most a paleontológusoké a döntő szó", mondja mosolyogva a kis múzeum igazgatója, Olimpiáda Ivanovna Schmidt.

De tulajdonképpen mit is csinálnak a paleontológusok? Az olaj rendszerint a föld viszonylag fiatal rétegeiben: a permben, a karbonban található. Az első baskiriai olajforrás, amelyre Isimbajevóban, 14 évvel ezelőtt bukkantak, éppen ilyen olajat ad. A baskíriai lelőhelyek változatosak és nagy területre terjednek, délen Isimbajevo, északabbra pedig az Ufa—Uljanovszk vonal mentén Tujmazáig.

1944. szeptember 26-án két fiatal geológus — M. V. Malcev és Tatarkan Zalojev elvtársak — csaknem egyidőben a kujbisevi olajtelepen dolgozó geológusokkal — olyan felfedezést tett, amely elvben is, gyakorlatban is óriási jelentőségű. Tujmazában a szokásosnál mélyebb geológiai rétegben, a d e v o n-ban találtak olajat. Az amerikai „Almafa-Szakadék"-on kívül, úgylátszik, még sehol a világon nem akadtak olajra a devonban. És a devoni olaj új fejezet a geológiában, megdönt minden régebben kialakult felfogást. De új fejezet gazdaságunkban is.

A szokásos lelőhelynél egy emelettel mélyebben felfedezték a devoni réteg szilárd lelőhelyét, mégpedig az Uralban, Szibéria kapujában, ahol a legnagyobb szükség van rá... Ezért tüntették ki Sztálin-díjjal a két fiatal geológust.

Másfélezer méternyi mélységben a fúrószerszám éles széle vékony oszlopocskát vág ki a kőzetből. A geológus kis kala-

páccsal nagyon figyelmesen, óvatosan széttördeli ezt a kísérleti darabot. A szilánkokat most a paleontológus kezdi vizsgálni. Hiszen ebbe a kemény rétegbe, — amely bolygónk sokmillió éves élete alatt sajtolódott össze, az idő mintegy befalazta, belepréselte az akkori szerves élet nyomait, olyan lények maradványait, amelyek éltek és szaporodtak, az állatvilág csíráit. Akármilyen halványak és ritkák is ennek az életnek távoli, de a kemény kőrétegben megmaradt nyomai, a paleontológus feltétlen bizonyossággal állapítja meg: ezek itt sugárállatkák; ez a vékony, finom, legyezőformájú, homorú képződmény egy páncélos állatka művészies bordázatú páncélja; ez itt egy „atripa reticularis", vagy „lingula Levinsohni", ami azt jelenti, hogy a kő a devonból való, mert a benne talált lenyomatok a devonshirei lerakódások állatvilágát képviselik. Miután pedig az olajtartalmú rétegből vették, bebizonyult, hogy van olaj a devonban.

Azóta, hogy ezt felfedezték, Tujmazában sok devoni olajforrás tört fel és újabbak is soron vannak. Tujmaza belépett Baskíria olajtrösztjébe és befolyást gyakorol annak sorsára, fejlődésére. Fontos tényezőként lépett be a negyedik ötéves tervbe is. De hogy megértsük a szerepét mind a tröszt szűkebb keretein belül, mind az ötéves terv széles területén, hogy megértsük, mit jelent most Tujmaza, mindenekelőtt el kell utaznunk Isimbajevóba, amelynek olajtelepén már 14 éve folyik a munka.

... Megyünk a pályaudvar felé a hosszú, lejtős Lenin-utcán. A reggeli csendet már megzavarta a szél, egész porfelhőket kerget maga előtt. Nagy csoport fiatal lány jön velünk szembe — ufaiak — pirospozsgásak, gallérjukon különös, ismerős virág... Gömbölyded ez a virág, fehér, mint a porcelán, fényes, sötét, örökzöld levele van: narancsbokor* virága vagy „fleur d'orange", ahogyan nálunk hívták a hajdani menyasszonyi fátylaknak ezt az elmaradhatatlan kísérőjét. De hogyan került ez Ufa városába és kik hozták ide?

Később itt sok kertben láttunk ilyen fényes-zöld, kemény leveleket, többek között az Ulica Dosztojevszkavo sarkán levő kertben is. A magas kerítésen túl sűrű narancsbokor mögött áll az a háromszögletestetejű kis ház, amelyben V. I. Lenin 1900 februárjában két napot töltött. A száműzetését töltő Nagyezsda

* Narancsbokor: örökzöld, délázsiai gyümölcsbokor, gyümölcse keserű narancs. Cukrozva használják, likőrt készítenek belőle. (A ford.)

Konsztantyinovna* számára vett itt ki lakást. Ugyanabban az évben június végén ismét ideutazott; anyjával és nővérével majdnem egy teljes hónapig maradt itt. A kis ház látogatói számára egy baskir festőművész a múzeum bejárata mellett függő csodaszép festményen örökítette meg Iljics ideérkezését.

... A hajó éppen befutott a Bjelaja folyón és most ott áll a régi ufai kikötőben. Már lebocsátották a hajóhidat, amelyen át partraszállnak az utasok; a vidám, fiatal Iljics, kiskabátban, élénken, figyelmesen néz körül, mögötte édesanyja, Maria Alekszandrovna és nővére, Anna Iljinicsna. A partról a szintén egészen fiatal, teltarcú, homlokára fésült hajú Nagyezsda Konsztantyinovna siet feléje. De Lenint már körülvették, már beszélnek hozzá, tolonganak körülötte, egyrészt a helybeli lakosok, másrészt útitársai, szakállas emberek, sapkájukat kezükben tartva, sóváran, állhatatosan várva, hogy beszélhessenek vele; Lenin félbeszakítja gyors lépteit, megáll, hallgatja őket. És úgy tetszik, az ő jelenlétét most is érzi Ufában minden dolgozó, mindenki, aki küzd az olajért, az ötéves tervért, a kenyérért, mindenki magán érzi élénk, figyelmes tekintetét, látni véli gyors, könnyed, bátor, szinte szárnyaló lépteit. És mintha Iljics ezen a képen — amint éppen baskir földre lép — a káprázatos jövőt köszöntené, amely a gyönyörű kis Baskíria iparára vár.

Sztyerlitamak — Isimbajevo

Sztyerlitamakot, a Sztyerle-folyó partján elterülő régi urali városkát 1781-ben építették és elrendezésén ez még most is látható. De a negyedik ötéves terv folyamán eltűnik a piacteret övező, erős cölöpkerítés, az egész helységen végighúzódo falusias utca, csak az emléke marad meg és a „Sztyerlitamak" szó máris frissen, korszerűen hangzik. Itt most van kibontakozóban a vegyipar; innen kerül ki olajüzemeink számára a szóda; már füstölnek a cementgyár kéményei. Innen vezet tovább dél felé a vasútvonal, mert Sztyerlitamaknak, amely egyelőre holtvágány mentén terül el, kapcsolatot kell találnia Cskalovval. Összeköttetést kell teremteni az orenburgi vonallal, itt kell futnia a fontos összekötő vasútvonalnak, hogy magához vonhassa a

* Nagyezsda Konsztantyinovna Krupszkaja, Lenin felesége. (A ford.)

Jermolajevóból érkező barna szenet és hatalmas ipari szállítmányok forgalmát bonyolíthassa le.

Korán reggel robogunk a városka felé. A hideg kék égen keményre felvert tojáshabhoz hasonló, mozdulatlan felhőcskék fehérlenek. A síkságon éppúgy, mint a Mineralnije Vodi-ba* vezető út mellett, elszigeteltségükben különösen ható hegyek állnak, nagy, magányos, kristályalakú hegyek — hegycsúcsok, hegyláncok és hegygerincek nélkül — a sima földről merednek magukban a magasba. Ezek őskori mészkősziklák, amelyeket itt „sihanok"-nak neveznek. Ezek a hegyek rejtik magukban az olajkincset. Az állomáson átszállunk a vasúti kocsiból kis autónkba és egyenesen az ipartelepre vezető vasútvonal mentén száguldunk Isimbajevo városába. Fiatal város, 159 évvel fiatalabb, mint Sztyerlitamak, mert mostani alakjában csak 1940-ben épült. Minél tovább rohan az autó a sima úton, annál közelebbről annál világosabban bontakozik ki előttünk egy korszerű, nagy ipari központ panorámája. A látóhatáron az olajfúrókutak egész erdeje, olajfinomítógyárak kéményei, városi épületek csoportja, nagy forgalom az úton: teherautók, szekerek. Egy vontatómozdony füttyjele hallatszik. És mindezek ellenére: „Most nem olyan népes, mint 2—3 évvel ezelőtt volt" — mondja sóhajtva a soffőr.

Isimbajevo rövid ideje él, de ez a korszaka igazi, nagyszerű regény, amelynek utolsó sora alatt az ember örömmel olvassa: „Folytatása következik". Isimbajevót egy fiatal geológus, A. A. Trofimuk fedezte fel 12 évvel ezelőtt. A háború első éveiben, amikor a bakui olajat elvágták keleti országrészeinktől, az isimbajevói ipartelepek dolgoztak a hadiipar számára. Ellátták olajjal a szibériai és uralvidéki gyárakat, benzinnel a Baraba- és Kulunda-menti gazdaságok traktorait, bár a baskíriai olaj oktánszáma alacsony (az oktánszám jelzi az olaj minőségét: minél magasabb, annál jobb az olaj), de finomító üzemeinknek sikerült nagyszerű repülőbenzint termelni belőle a front számára.

De a háború harmadik évében Isimbajevo termelése csökkent, a régi kutak egyre kevesebb olajat adtak. És A. A. Trofimuk, a Szocialista Munka Hőse, harcot indított a telep fejlesztéséért, mint ahogyan az anya harcol gyermeke életéért.

* Mineralnije Vodi: Északkaukázusi fürdőhelycsoport. (A ford.)

Különös ásvány a kőolaj — nem fekszik mozdulatlanul, hanem lélekzik és mozog a föld alatt. Akik keresik, mintegy lancettával érintik a föld testét, kitapogatják a legvékonyabb ütőereket, amelyekből, mihelyt a lancetta beléjük hatol, kifröccsen az eleven vér. Trofimuk fáradhatatlan türelemmel fúrta a kutakat, az elsőt, a másodikat, harmadikat, negyedíket, ötödiket. Olaj sehol! Voltak olyan hangok, hogy „Isimbajevót le kell állítani". De Trofimuk mellére nem ok nélkül került az aranycsillag. A szocialista munka: okos, kitartó, állhatatos, előretekintő munka, jövőbelátó, céltudatos munka. Nem messze Isimbajevótól, Kanzibulatovo falucskában, a tröszt egyik geológusa, Szirov, már a kilencedik fúrást végezte. A kútban mutatkozott is olaj, de vízzel együtt. A víz elárasztotta a kutat, nem lehetett hozzáférni az olajhoz. Hogyan lehetne megszabadulni a víztől? Szirov merész lépésre határozta el magát. Vizet „robbantani" nem lehet, de ő cementezte a vizet és torpedózás útján, alulról robbantotta fel a réteget. Hatalmas sugárban szökött fel az olaj és a telep dolgozói hat napig vesződtek az elzárásával. Így fedeztek fel Kenzibulatovóban új olajforrást és ez új életet öntött Isimbajevóba.

Eközben Ufától északra, a Tujmaza-körzetben, ahol a kutak régebben csak néhányszor tíz tonna olajat adtak, felfedezték a devoni olajat és így az észak és dél termelése között addig fennállott arány jelentősen megváltozott. Tujmaza lehetőségei mellett Isimbajevo egészen háttérbe szorult.

Hogyan tárta fel Trofimuk híres 154. sz. kútját? Ha Tujmazában lehetett devoni olajat találni, akkor miért ne lehetne találni Isimbajevóban is? Megkezdték a fúrást, olyan mélyre, mint eddig sohasem; már mintegy három kilométer mélyre jutottak és még tovább fúrtak. Ha ezt az utat villamoson akarnók megtenni a föld belsejében, olyan távolságra kellene utaznunk, mint a moszkvai Kievi-pályaudvartól a Kurszki-pályaudvarig.

Az autó megkerüli a hidat és meredeken halad tovább a városba, megkerüli a családi házakkal, kiskertekkel szegélyezett egyenes utcát és megáll a földszintes szálloda előtt. A világos, többágyas szobába lépve, első érzésünk: a meleg. Cserépkályhából árad. De ha figyelmesebben megnézzük a falat, egészen a mennyezetig elfoglaló fehér kályhát, észrevesszük, hogy a meleg valójában nem a kályhából árad a szobába, hanem a szobából a kályhába. Kívülről hosszú cső kúszik be a kályha-

ajtón, odabent gereblyeformán elágazik, tíz kis csőre, és mindegyik csövecske végén sisteregve, egyenletes, erős lánggal ég a gáz. Porlasztól Egész Isimbajevóban mindenütt ilyen gázfelszerelések adják a meleget, a lakosok megszokták ezt a kényelmes, kellemes, olcsó fűtést.

Zümmög a gáz a kályhában, mint méhek a kasban. Az fogad bennünket, aki a föld alól szólította életre ezt az egész várost; középtermetű fiatalember; nyílttekintetű barna szeme van, akarterőre, makacsságra valló erős álla, — a „Basnyeft"* tröszt főgeológusa, a Szocialista Munka Hőse, A. A. Trofimuk.

Az olyan ember csöndes, meggyőző modorában beszél, aki feltételezi, hogy hallgatója józaneszű ember, tehát nem kell bizonygatnia olyasmit, ami úgyis teljesen világos. Kék ujjatlan sportingében, izmosan, bronzbarnán — mintha odakint nem is lenne hűvös ősz — leül az asztalhoz, mi pedig végighallgatjuk egy újabb fejezetét annak a regénynek, amelynek „folytatása következik".

— Első pillantásra úgy látszik, hogy az isimbajevói talaj szerkezete hasonló az uralvidékihez. Az Uralban a kőzetek olyan tömörek, annyira összepréselődtek, hogy nincs közöttük hely, ahol az olaj felhalmozódhatnék. De a 154-es furat két tényt derített ki. Az egyik: a mélyebb rétegekben feltárt homokkő olajjal van átitatva. A másik: azok a rétegek, amelyekből olajat várunk, valóban porózusak. Többet egyelőre nem mondok, csak annyit jegyzek meg: szilárdan hiszem, hogy Isimbajevót nem kell majd leállítani...

És a meggyőződésnek az a derűs mosolya, amellyel ezeket a szavakat mondja, bennünk is felkelti a megingathatatlan hitet Isimbajevo jövőjében.

Mikor viszatérünk, már esti fényben látjuk ezt a nagy telepet, ahol az emberek világos, meleg hajlékokban laknak és ahol minden készen áll az olaj fogadására, feldolgozására és hasznosítására. Kész anyagi bázis van előttünk és a küzdelem azért folyik, hogy ezt meg lehessen őrizni, ne kelljen leszerelni: azért, hogy az olajtermelés ennek az anyagi bázisnak a szintjén legyen, méltó legyen hozzá, érdemes legyen arra, hogy fenntartsák. És a legbuzgóbb harcosok itt a geológusok, akik szenvedélyesen kutatnak olaj után.

* Basnyeft: Baskír olaj. (A ford.)

Amikor néhány nap multán északra, Tujmazába látogattunk, ott egészen mások voltak az arányok. Ott a föld óriási területen csak úgy ontja az olajat, ott az embernek azért kell küzdenie, hogy legyen mibe felfognia, elhelyeznie az olajat, küzdenie kell az „anyagi bázisért" és annak korszerű megteremtéséért.

Urusszu-Narisevo

Későőszi reggel. A földet átitatta a nedvesség, az állomás mellett csenevész fácskák görnyednek a nedvesség láthatatlan súlya alatt. A levegőben finoman eloszlott, muszlinszerű sárgás valami terjeng — még nem lehet kideríteni, micsoda, mi okozza, az ősz vagy a füst — valami megfoghatatlan, amiről nemcsak a szemével, hanem az orrával, a szaglása útján is tudomást vesz az ember, mihelyt kiszállt a vonatból. A vagon egyébként hosszabb időre megállt itt, le is kapcsolták a szerelvényről. Ez a vidék különös csöndjével, apró faházikóival, kis dűlőutaival, az utcán átfutkosó tyúkjaival, valami istenhátamögötti helynek látszik. De csak az első pillanatban.

Urusszu megállóhely, az Uljanovszk—Ufa-vonal elágazásánál, határállomás Tatárföld és Baskíria között. Tegnap még nagyon kevesen tudtak róla, de holnap már ismeri majd az egész ország, holnapután pedig bevonul a gazdasági, földrajzi tankönyvekbe. Ennek a jövőnek fénye beragyog mindent, amit csak látunk, mialatt a vagonból kiszállva, a fekete, nedves földre lépünk. A pályatesttől jobbra és balra levő kis terület minden méterén a növekvő építkezés nyomai, amelyek egyelőre elég zűrzavarosak. A szöges drótkerítéssel körülzárt raktár vegyes árutömege világosan mutatja, hogy nagy ipartelep van a közelben. Gépek vasalkatrészei, finn házikók összerakható, kész faelemei, tetőfedő-bádogtekercsek, üvegtáblák, fa, ponyvahuzalok, ládák, téglarakások s e különböző anyagok rengetegében egy ember halad; homlokára tolta szemüvegét, fuvarlevelet visz kezében. Távolabb, a vágányok fölött hatalmas állványok, alattuk olajosan fénylő, fekete tócsák.

És mennyi vágány! Az állomás, mint a vasutasok mondják, hatalmas fejlődésnek indult. Látni is: az állomáshoz vezető három sínpárt újonnan fektették le, újonnan épült a torkolat- és a kihúzóvágány is.

Balfelől — a hófehérre meszelt és festett, vadonatúj villamos erőműtelep, mindennel, ami hozzátartozik, a porcelánszigetelők gyöngyvirágfürtjei, a transzformátor-állomás, a ragyogó tisztára söpört és fényesre sikált csempével kirakott főgépteremben álló hatalmas áramfejlesztő.

Továbbhaladunk — és önkéntelenül elröppen ajkunkról az elragadtatott kiáltás: „Milyen gyönyörű!" Az első vágányon kilenc fényeszománcú, fehér, áramvonalas kocsiból álló vonatot pillantunk meg. Ez az új, érdekes és technikai szempontból remek „energia-vonat" már megtalálható némelyik építkezésünknél. Ennek a vonatnak, ennek az új mozgó villanytelepnek saját, állandó vízkeringésű vízhűtőberendezése van, és minthogy vízvesztesége naponta legfeljebb félliter, hosszú ideig állhat és dolgozhat lakatlan, puszta vidékeken is, nem fenyegeti vízhiány. A mozdonyhoz legközelebb lévő kocsiban van az áramfejlesztő, az utolsóban a mechanikai műhely, munkapadokkal, esztergapadokkal. Van benne a személyzet számára minden szükséges kellékkel felszerelt „összkomfortos" kis lakás, a rendelkezésre álló férőhelyen legcélszerűbben elhelyezett berendezési tárgyakkal. Zsúfoltság nincs, mert a bútordarabok, fekvőhelyek, amikor nincsenek használatban, összerakhatók és falbasüllyeszthetők.

1946 őszén, urusszui tartózkodásunk idején, két ilyen energiavonatot láttunk itt, az egyik már működött, a másikat éppen szerelték.

A hatalmas technikai felszerelés, amely a magányos kis állomáson összpontosult, annyira varázslatos volt, hogy szenvedélyes vágy fogott el bennünket: látni, érezni, tapasztalni, voltaképpen mi is ez az Urusszu?

A hepehupás úton ferdén állva, várt kis autónk. Felléptünk a magas vasházcsóra, bebújtunk az ülésre és becsatoltuk mögöttünk a vízhatlan védőponyvát. A soffőr szótlanul indított.

Elénk tárult a fekete, dús, termékeny baskír föld, a végtelen dombvidék ősziesen csupasz dombjai, a fekete, hepehupás sávok, amelyeket itt egyelőre utaknak neveznek. Száz meg száz, ezer meg ezer tonnányi szállítmányt továbbítottak és továbbítanak ezeken az utakon, meg-megakadva a buckákban, a ragadós sárral telt gödrökben. Köröskörül pedig ez a különös világ, a látóhatárig terjedő széles, hivogató, végtelen térségek világa, dombok lágy körvonalai, lent a szakadékban a kanyargós folyócska, rajta agyagból épült kis malomüzem; ott cserzik a

bárányбőröket és szétteregetik őket a sárga agyagkerítésre. És megint az a lebegő, fátyolszerű valami — füstnek nem füst — valami megfoghatatlan anyag, amit az ember belélegez a levegővel. Egyszerre csak fáklyákat pillantunk meg. Mintha köröskörül szikrázó ékkövekkel rakták volna ki ezt a hatalmas pusztát: magas tüzek lobognak, fényes lánggal égnek — világos nappal.

Ami itt ég — az gáz! Sokmilió rubel lángol itt, mégpedig azért, mert ha nem égetnék a furatok fekete csövein át itt is, ott is előtörő gázt, ha nem lobognának a vörös lángkoronák, a feltörő gáz köröskörül minden élőt megfojtana, maró ereje behatolna az ember tüdejébe. És most, annak az inkább csak érzékelt, mint szemmel látható sárgás fátyolnak a rejtélye is megoldódik: olyan világba kerültünk, ahol a föld a benne levő fekete arany, a kőolaj leheletét árasztja, vagyis a földgáz világába. Ez a földgáz kevés, egész jelentéktelen mennyiségű kénhidrogént tartalmaz, sokkal kevesebbet, mint például az isimbajevói. Csakhogy Isimbajevóban a gázt fölhasználják, tehát a kénhidrogén ott nem érezhető annyira, mint itt.

Köröskörül, ameddig a szem ellát, a híres tujmazai olajvidék terül el. Már feltárt, gazdag lelőhelyein harmincnál több kútból lövel magasra az olaj, de egészen biztos, hogy a jövőben egyre újabb és újabb forrásokat tárnak majd fel.

Amikor autónkból kiszállva, erre a földre lépünk, amelynek felszíne alatt oly hatalmas erő lakozik, — az az erő, amely dicső repülőgépeinket a magas ég felé viszi, az az erő, amely szovjet kolhozaink traktorait hajtja, az az erő, amely nélkül nem működnének a motorok, megállnának a kotrógépek, megrekednének teherautóink, megszűnnék dobogni a gyárak szíve, még kis szöcske-autónk sem tudna tovább ugrálni, amelyből éppen az imént szálltunk ki, amikor látjuk és érezzük ezt az erőt, egészen másképp látjuk a technikát is, amely néhány órával előbb még lenyűgözte képzeletünket. Akkor ez a technika a környező néptelen pusztasághoz mérve gazdagnak látszott; most pedig, éppen a környező pusztasággal történő összehasonlítás alapján, nagyon szegényesnek hat. Tíz-húsz négyzetkilométernyi helyen szétszórva néhány alig látható, szerény építmény, egyik-másik még befejezetlen. Alabástromgyár, turbinaház, kazánház, gépészműhely, kovácsműhely...

Egymástól sok kilométer távolságra, élesen kirajzolódó fekete árnyképekként állnak az egyes fúrótornyok; némelyikben folyik még a fúrás, másokban fedél- és csőzáró-búra oltalma alatt már bugyog az olaj. És amit a hely „anyagi bázisá"-nak lehetne nevezni: nagy, teljesen befejezett épületek, az olajkutatással összefüggő iparágaknál nélkülözhetetlen, nagyszámú lakótelep — ilyesmi úgyszólván egyáltalán nem látható. Gázvezeték csöve sem látszik. 30 000 tonna földgáz vész kárba.

Még néhány óra és végre megérkezünk oda, ahol a föld mélyének parancsolója lakik. Itt azelőtt falu terült el: Narisevo volt a neve. Most azonban már új, teljesen új városka van épülőben: Oktyabrszk (1947. októberében töltötte be a második életévét). A közelgő tél hideg szele fújja a körülötte felállított ponyvasátrakat. A munkások még mindig ezekben laknak, még nem jutottak hozzá, hogy téli szállásra költözzenek át; sötét földkunyhókat ástak maguknak. Benn a városban egyelőre mindössze egyetlenegy utca van, a „főutca", a Devon-utca, a többi csak a tervrajzon szerepel. A legfontosabb még kevés: a lakás.

Ha most a látogató megkérdezné, miért van ez így, miért kell az embereknek fagyoskodniok a szállásukon, amikor a földgáz 10 000 tonnaszámra illan el az ég felé, miért nem létesítenek vállalatokat ezen a gazdag földön, — akkor azt felelnék neki: egyrészt azért, mert erre a 70 négyzetkilométernyi területre az építőanyagok egész hegyeit kellene ideszállítani építkezés céljából, különböző gépeket, készülékeket kellene idejuttatni, mindezek ideszállításához pedig legelsősorban utak és utak kellenének! Utak azonban nincsenek! Az öl bennünket, hogy nincsenek utaink — hangzana a felelet.

És ekkor az ötéves terv térképén megelevenedik szemünk előtt egy látszatra teljesen jelentéktelen kis vörös vonal, és egyszerre megértjük, mi az oka annak, hogy ez a kis 19 kilométeres szakasz, ez az elenyésző csekélységnek látszó új Urusszu—Narisevo szárnyvonalacska, — az ötéves terv hosszú listájának első sorába lépett elő, az első tervév programmjában szerepel és megépítésére rohammunkát szerveznek...

Tujmazának, az ötéves terv egyik legfontosabb részének felépítését az okok egész sora tette nehézzé és bonyolulttá az építők számára. Csakis az utak minél gyorsabb megépítésével lehet leküzdeni a nehézségeket. De ez még nem minden. Meg-

ragadóan érdekes és tanulságos: figyelemmel kísérni Tujmaza összes nehézségeit éppen most, amikor az olajtelepek fejlődésnek indultak. Még néhány év és a jövendőbeli „második Baku" hatalmas ipari kultúrközponttá fejlődik, a közelmult pedig, minden bonyolult sajátosságával együtt, talán örökre feledésbe merül.

Tujmaza felépítése

I.

A területi bizottság titkárának dolgozószobája. Vörös terítővel borított összetolt asztalok, fehérlő papírlapok, kihegyezett ceruzák. A vadonatúj függönyön át jól látszanak a Szovjetunió legfiatalabb városának fényei.

A Tujmazai Olajkutató telep központjában, Oktyabrszk városban vagyuk, egy tanácskozáson, amelynek célja: megállapítani, miért halad oly lassan a tujmazai építkezés. A megbeszélés 1946 őszén történik, de mint erről a Pravda nemrégen írt, még 1947 nyarán sem vesztette el aktualitását.

Hogy válaszolni tudjunk a kérdésre, miért halad a tujmazai építkezés olyan nehezen — és ez a kérdés az új ötéves tervnek mind az első, mind a második tervévében egyformán élesen vetődik fel — ismernünk kell a telep rövid, de bonyolult történetét, ismernünk kell a dolgozók hangulatát befolyásoló körülményeket. Hogy világosan lássunk, egész sereg tényezőt kell figyelembe vennünk.

Az itteni kutak három évvel ezelőtt még egyenként alig néhány vagon olajat adtak. A tujmazai kutak nem játszottak említésreméltó szerepet a baskíriai olajtermelésben. Céltalannak látszott — amit a tujmazai üzemi soviniszták akartak —, hogy különösebb ütemben fejlesszék az építkezést.

A figyelem, erőfeszítés, termelési lendület, építőanyag, gépi felszerelés Isembajevo felé irányult. De 1944-ben Tujmazában olaj szökött fel a devonrétegből és a volt Hamupipőke egyszeriben első személy lett a házban. Építők, pártmunkások, mérnökök, gazdasági vezetőemberek, régi szakmunkások jöttek ide, főképpen Isimbajevóból. Magukkal hozták már kialakult „isimbajevói" szemléletüket; szerelmüket, még pontosabban, első szerelmüket, amely a maguk teremtette és a háború éveiben oly szerencsésen

működött olajtelephez fűzte őket. De itt, ezen a puszta helyen mindent elölről kell kezdeni. És sokkal nehezebb, sokkal bonyolultabb körülmények között kell dolgozni. Előbbi munkahelyükön segítségükre volt a háborús helyzet, amelynek következtében Isimbajevónak — mint hadiszempontból fontos, nélkülözhetetlen és Keleten a maga nemében egyedüli ipartelepnek — megadtak minden szükséges támogatást, minden szükséges gépet és anyagot. De most, hazánk egész felmérhetetlen területén, mindenütt építőanyagot, felszereléseket, gépeket kérnek. Ezt kérik a megszállás után újjáépülő kerületek, az új ötéves terv ezernyi építkezése és e sürgető harsogásban Tujmaza hangja már nem hallatszik olyan erősen: most már csak egyetlen hang az ezerhangú zenekarban.

Délen, éppen Baku városa mellett, egy szőlődombok között meghúzódó kis üdülőhelyen, Buzovnában, szintén olaj buggyant ki a földből, s a kis üdülőhely máris fiatal, gazdag olajteleppé alakult át, amelynek szintén szüksége van építőanyagra, fára, üvegre, vasra. Szintén kér, követel, sürget és szintén panaszkodik, hogy nem kap eleget. Itt még a tujmazaiaknál is minduntalan feltolakodó gondolat, amely tevékenységük régi színhelyéhez, Isimbajevóhoz fűzi a dolgozókat, akadályozza őket abban, hogy azonnal megértsék és vállalják a helyzet minden nehézségét. Hiszen ha ott is találnak olajat a devonban, akkor ők egyszerűen visszatérhetnek oda; ha meg nem találnak és a parancs úgy szól, hogy „Isimbajevót leállítani", — akkor úgyis megkapják az onnan leszerelt, szívükhöz nőtt, kedves Isimbajevójukat gyáraival, olajtornyaival, házaival, csöveivel, egész anyagi bázisával együtt...

Ezek a gondolatok talán nem jutnak ilyen pontosan kifejezésre, de kétségtelen, hogy titokban sok itteni munkást foglalkoztatnak, meggyöngítik akaratukat, csökkentik közvetlen munkakészségüket, akadályozzák őket abban, hogy minden erejüket azonnal latbavessék.

Ekkor, az ötéves terv első évének végén, láttuk Tujmazában az utak szégyenletes hiányát, csodálkoztunk: miért nincsenek itt utak? Mikor meghallottuk a lakáshiányról szóló panaszokat, csodálkoztunk: miért késlekednek a szállások építésével? Mikor a felhasználatlanul égő gáz miatt háborodtunk fel és méltatlankodtunk: miért nincs gázvezeték, akkor a kérdésekre kapott válaszok egyike egész biztosan a „Basnyeft"-egyesülés dolgo-

zóinak lelki beállítottságát okolta mindezért. Éppen ezért a fiatal „Tujmazanyeft" építési tröszt sok vezetőhelyén talán nem azok lennének a legerélyesebbek, akik Isimbajevóban kitüntették magukat, hanem az új, friss emberek, akiket nem köt semmiféle gondolattársítás, akik számára Tujmaza és a tujmazai építkezés a fő, a legfontosabb, friss és legvonzóbb feladat, becsület és dicsőség dolga és a maga nemében szintén az első szerelem lenne...

Most pedig, a következtetések levonása után, térjünk vissza a terembe, ahol az értekezlet résztvevői már helyet foglaltak, és hallgassuk az élénk vitát. Elég sokan szólaltak fel: Nyifantov, a „Tujmazanyeft" tröszt igazgatója, Vovcsenko építésvezető, Szpiridonov, a „Nyeftezsilsztroj"* tröszt igazgatója, Szafronov, a tröszt főmérnöke, Maskin és Balaszanov, az építési és gépszerelési irodák főnökei, Hakimov, a kapitális építkezés osztályának helyettes igazgatója; felszólalt még a helybeli városi tanács képviselője, a köztársaság építészeti tanácsának képviselője és az Ufából ideérkezett olajügyi területi bizottság titkára, valamint az egyesülés főmérnöke... Az olvasó ne nehezteljen rám, amiért mindezeket a szervezeteket felsoroltam, számuknak és különbözőségüknek megvan a jelentősége, mert az értekezlet főkérdése így hangzik: „Miért oly rossz a tujmazai építkezés?"

A felszólalók nem kímélik magukat. Hát bizony nincs mivel dicsekedniök: az alighogy felépített házak máris 50 százalékra „amortizálódtak", mert nem sikerült idejében tető alá hozni őket (Mejhardarov). A fény a szobák falain átszűrődik az utcára, a blokkok között 3—4 centiméteres rések vannak, jön a nyirkos tél, teljesen átfagynak a falak (Amoszov); az összeillesztett részek között hézagok keletkeztek, a házak hidegek, beköltözéskor még befejezetlenek (Hakimov). A gyárépületeknél sem jobb a helyzet: a kompresszorházak veszélyben vannak, mert az építésükhöz felhasznált kövek szilárdsági foka, mint a laboratóriumi kísérletek folyamán kiderült, csak fele az előírásosnak (Hakimov).

A rosszul szervezett alabástromgyáron kívül az építkezésnél nincs egyetlen gyár sem a helyi anyagok feldolgozására, nincs ipar, nincs téglagyártás, nincs se asztalos-, se ácsműhely, nincs tetőfedőanyag, nincsenek szakképzett káderek. Rendkívül

* Nyeftezsilsztroj: lakásépítővállalat az olajipar számára. (A ford.)

nehéz a helyzet középfokú vezetőkáderek tekintetében, ilyenek alig vannak (Maskin!).

A hallgató kételkedni kezd. A felszólalók őszinték, nem mentegetőznek, hangjuk becsületesen cseng, de mégis... lehetséges mindez? Hát semmi sincs, ami kellene? De most szinte a kétségekre válaszolva, feláll az építésszerelési iroda főnöke, Balaszanov. Rendkívül józanul beszél, egyszeriben felfrissül az atmoszféra:

— Természetesen sok minden hiányzik. De van összesen hat trösztünk. És minden egyes trösztnek saját raktára van, bármilyen kicsi is. De ha egyesítenénk őket, akkor az építkezés 70 százalékát megvalósíthatnánk. Márpedig építeni kell, az olaj sürget. És ha jobb, egységesebb lenne a szervezés, ha kiaknáznánk a lehetőségeket, akkor most nem volnánk ilyen szégyenletes helyzetben!

Valóban: ezen a 70 kilométeres, serény munkát kívánó területen hogyan burjánzott fel ez a hat építési vállalat, a különféle, gombamódra szaporodó zártkörű szervezetek sokasága? Mindegyiknek megvan a maga személyzete, mindenféle irodája, könyvelősége, érkező és kimenő papirok tömegével, raktárai, raktári értékei, amelyek végnélküli kiadásokkal terhelik a legfontosabbat: a munkát, az építkezést. Miféle törvény, hol, mikor és miért állapította meg örök időre, sértetlenül, mint valami matematikai formulát, ezeknek a trösztöknek a számát?

Valóban nem lehet ezt a sok raktárt egyesíteni, az építők egységes hadseregét egy parancsnok alá rendelni, azokat pedig, akik hasonló vezető állásokban vannak, odarendelni, ahol sürgősen szükség van rájuk: az építkezéshez, vezető embereknek, brigádvezetőknek, technikusoknak? Valóban nem lehet kioktatni az embereket, megadni nekik a szükséges képesítést és értékessé tenni őket a most folyó építkezés számára, a lelkesedésnek azzal a nagyszerű érzésével telíteni őket, amely Kolomnában a nyil-

vántartásban dolgozó nőt arra késztette, hogy termelési munkára helyeztesse magát?

A tujmazai tanácskozást akkor tartották, mikor Galina Szergijenko nagyszerű mozgalma még nem indult meg. Milyen fontos lenne, ha ez a mozgalom számtalan építkezési vállalatunkban is éppúgy elterjedne, mint ahogy legjobb gyárainkban már elterjedt. A tujmazai építkezés vezetője jól tenné, ha elgondolkozna Balaszanov egyszerű szavairól, elgondolkozna akár Kizima elvtársnak, a kirovi gyár igazgatójának példájáról, aki helyeselte a nagy felülvizsgálatot, amelyet gyárában az üzemi bizottság indított azzal a céllal, hogy megállapítsa, szükséges-e egyes kisebb osztályok további fenntartása, hogyan csökkentsék a különféle tagozatokat és a személyzeti létszámot, hogy a feleslegessé vált alkalmazottakat termelési munkára képesítsék.

II.

Nem lenne igazságos, ha azt állítanánk, hogy a Tujmazában kialakult viszonyok teljes egészükben csak a helyi dolgozók, építők és olajipari emberek lelkiismeretét terhelik. Sok minden került napvilágra a tanácskozáson. Hasznos lenne, ha mindezt a minisztériumok is meghallanák. A jó munkaszervezés, a munkafolyamatok időrendje, a helyi anyagforrások egészséges felhasználása és a rejtett lehetőségek teljes feltárása: mindez természetesen nagyjelentőségű az építkezésnél, mindezt az építőktől is követelni kell és lehet. De üres kézzel sem lehet építeni. Sajnos, mégis előfordulnak olyan esetek, amikor maga a minisztérium is lanyhán kezeli saját rendelkezését: kiadja ugyan, gyakran nyomtatásban is, de aztán nem törődik vele, végrehajtják-e, vagy sem. Az ilyen magatartással csak saját tekintélyét ássa alá. Így történt Tujmazában is, ahová sok mindenféle nem érkezett meg abból, amit a minisztérium megígért. Egy egész sereg szervezet, a faipari minisztérium, a fakereskedelmi főigazgatóság, az építőanyagminisztérium, a textilipari minisztérium és még sok más szerv maradt adósa Tujmazának az új ötéves terv első évének vége felé. Nem küldtek elegendő fát, cementet, automobilt, tetőfedőpalát, összerakható finn házikókat, traktorokat, textilféléket... 1947 tavaszán, amikor Bakuban a „Buzovnanyeft" olajipari vállalat telepein időztem, pontosan ugyanilyen panaszokat hallottam: ebből vagy abból nincs

elég, ezt vagy azt nem kapták meg, nem teljesítették megfelelő mértékben. Bizony jó lenne, ha a minisztériumok gyakrabban látogatnák meg saját fogyasztóikat.

Eddig csak az építőkről beszéltünk. De a kőolajosoknak is van követelnivalójuk. Jó lenne, ha némelyik gyárigazgató ide-bukkantana és meghallaná, hogyan beszélnek munkájukról legfontosabb rendelőik. A közelmultban egy gorkiji gyár megígérte, hogy „elhalmozza" vésőkkel az olajipart. A fúrásnál az úgynevezett „golyós" véső döntő fontosságú szerszám. Tujmazában, ahol igen nagy mélységben kell fúrni, nagyon fontos, hogy a vésők tartósak és jóminőségűek legyenek. A gyár ígéretét az olajipar dolgozói ujjongással fogadták. Azután a megígért vésők megérkeztek, a gyár „elhalmozta" vevőit. Kár, nagy kár, hogy a gyár dolgozói nem pillanthatnak saját kezük művére, az előttem heverő vésőre, amely már munkában volt. Míg a szerény, kis Verhnyaja Szerga gyár vésőinek szilárdsága 13,6 méternyi fúrást eredményez 0,72 méter óránkénti sebesség mellett, a gorkiji véső 2—3 méternyi fúrás után már alkalmatlanná válik. Ez azt jelenti, hogy egy kilométernyi fúrásnál minden 2—3 méter után ki kell emelni a szerszámot a fúrás egész óriási hosszában, hogy a vésőt kicseréljék. Könnyen elképzelhetjük, milyen áldó szavakkal kísérik a fúrómunkások ezt a műveletet. Pavel Prokofjevics Balabanov, az olajtelepek büszkesége, hatalmas tapasztalattal bíró fúrómester, nagyon finom ember. Nem ismételte előttünk ezeket a kacskaringós kifejezéseket, de szúrós szemét hunyorgatva, ezt mondta:

— Ezek ott a gyárban nem nagyon tüntették ki magukat. $11\frac{3}{4}$-es átmérő helyett $11\frac{1}{2}$-es átmérőt adtak, amit nem lehetett munkába venni. Túlságosan igyekeztek. Jó lenne azt javasolni, hogy a vésőrendelést az Uralmasnak* adják át!

Így tudtuk meg, hogy az Urali Gépgyár, noha nem kürtölte tele a világot, hogy „elhalmozza" munkagépekkel az olajipart, a háború után pompás fúrógépek gyártásába kezdett. Ezek a gépek hiba nélkül dolgoznak Tujmazában. De a munkásokat mégis az a figyelem hatotta meg legjobban, amellyel az Urali gyár a leveleiket kezeli. Bármit kérdeznek, bármilyen zavar van valamelyik gépnél, táviratukra nyomban mérnök érkezik a

* Uralmas = Uralszkij masinosztroityelnij zavod = Urali Gépgyár (A ford.)

telepre, megnézi, szétszedi, kijavítja a gépet és meg is magyarázza, hogyan kell ilyen esetben eljárni.

— A gorkiji gyár pedig még a fülebotját sem mozgatja, ha hibáira figyelmeztetjük, jóllehet már a századik táviratot küldjük neki.

Az olajipari felszerelésnek elsőrangúnak kell lennie és az Uralmas nagy lelkiismeretessége például szolgálhat mindenkinek. Hiszen a negyedik ötéves tervben a kiaknázás céljából végzendő fúrásokat terv szerint 2,5 millió méterre, a kutató fúrásokat pedig 1,5 millió méterre kell fokozni.

Nem lehet elég magas igényeket támasztani azokkal szemben, akik a vésőket készítik, azokat a fogakat, amelyekkel a fúrószerszám a földgolyó gránitburkába rágja magát. A vésők minősége egyik komoly tényezője annak, hogy az olajtermelés ötéves tervét határidőre végre lehessen hajtani.

A tujmazaiak egymásután távoznak a városi bizottság helyiségéből a hideg, fekete éjtszakában. Sóhajtoznak és bűntudatosan tekintenek a „Tujmaza fáklyáinak" lobogó, csillogó drágakövekhez hasonló sora felé. Ezek a „fáklyák" szemléltető és tolakodóan nyomukban járó bizonyítékai annak, hogy az építők tűrhetetlenül elmaradtak az ötéves terv első évének vége felé.

3. Nyomjelzők

I.

Mielőtt utat építenének, az út helyét meg is kell találni. Az az ember, aki az utat keresi, előbb lábával tapogatja végig az út vonalát. A nyomjelző, a kutató mestersége a legromantikusabb foglalkozás.

Képzeljük el a feladatot: térkép fekszik előttünk az asztalon. A térkép hosszában 800 kilométert ölel fel az urali fémkohászat központja, Magnyitogorszk, és a Közép-Volga ipari központja, Kujbisev város között. Mi minden van itt: az Urali hegylánc nyúlványai, a Bjelaja, Nugus, Szalmis, Bolsoj Ik és sok más folyó völgye, erdőrengetegek, pusztaságok, sűrűn lakott vidékek, városok és falvak, ásványi kincsek: szén, vas, olaj! Mennyi nagy, bonyolult gazdasági érdekeltség! Fel kell kutatni a Magnyitogorszkból Kujbisevbe vezető út vonalát. De

ez nem abból áll, hogy egyszerűen fogjuk a térképet és vonalat húzzunk rajta. Ezt a vonalat, a jövendő út vonalát ésszel és hozzáértéssel kell kiválasztani. Az útépítés nem ruhavarrás. Az utat csak egyszer építik és legalább száz évre. Itt nem szabad hibázni. Ezért kell megkövetelni, hogy az út gazdaságilag a legelőnyösebb, a legszükségesebb, műszakilag a legkönnyebben építhető, az állam számára a legolcsóbb legyen, a lehető legkevesebb mennyiségű földmunkát igényelje és végül, lehetőség szerint, a legrövidebb is legyen. Az útépítés nagy fejtöréssel jár. És ha az ember szereti talányokon és rébuszokon törni a fejét, és forróságig hevíteni az agyát, mennyivel magával ragadóbb ez az igazi, bonyolult, országos fontosságú feladat, amelynek megoldása az útkutató, a nyomjelző munkája.

Igaz ugyan, hogy maguk a nyomjelzők sem döntik el végleges en a feladatot, nem ők választanak a lehetséges változatok között. De ők készítik elő ezt a kiválasztást, ők dolgozzák fel az egész anyagot, elkészítik az út egész képét azok számára, akik az egyik vagy másik útvonal érdekében minden „igent" és „nemet" mérlegelnek és végül döntenek. A nyomjelzők munkájuk során nagyon sok részletkérdésben határoznak és értékes javaslatokat tesznek.

Az élelmezési munkások sztyyerlitamaki klubjának tágas, és komor épületében hirtelenében nagy lárma kerekedett és kevés lett a hely. A nyomjelző csoportok visszatértek Baskirföld három különböző vidékéről, ahol egész nyáron át dolgoztak. Visszaérkezésüket tárgyalja a falra kifüggesztett faliújság széles lapja is, amelyen műkedvelő verssel és prózával éneklik meg minden egyes expedíció viselt dolgait, egyeseket meg is szurkálnak, dícsérik a lányokat (nagyszerűen viselkedtek a munkánál), kitüntetik a jók legjobbjait. Napégette arcúf, a nyáron bozontos szakállt növesztett, bronzbőrű emberek, csizmájuk végsőkig elnyűtt, ingük kifakult a napon. De mindannyian friss benyomásokat, a megszokott szabad térség egészséges, friss levegőjét hozták magukkal. Itt ülnek most az asztal körül, hogy élményeikről beszéljenek. Van miről.

A Mosztranszprojekt* expedíciója csaknem 800 főből áll. Egész kis hadsereg. Ebben a hadseregben 340 mérnök és technikus, több mint 400 munkás van. Azt a feladatot kapták vizs-

* Mosztranszprojekt = Moszkvai közlekedési tervező vállalat. (A ford.)

gálják meg, kutassák ki, melyek a délszibériai vasútvonal legfelelősebb részlegének, a Magnyitogorszk—Kujbisev vonalnak legjobb változatai.

A nyomjelző munkának szakaszai vannak, ritmusa. Dolgozószobájukat felcserélik szabad térségekre, a föld szabad, széles térségeit ismét dolgozószobára, hogy onnan megint visszatérjenek a természetbe. Először otthon, a dolgozószobában kell elvégezni az úgynevezett „rekognoszkálást", a szemrevételezést, az útvonal első kijelölését, alaposan tanulmányozott és részletesen kidolgozott térképek alapján. Ezután a nyomjelzőknek saját lábukkal kell ezt az esetleges kijelölést kipróbálni: ki kell menniök a helyszínre, szerszámokkal, és kint a szabadban tábori kutatómunkát kell végezniök. Ezt követi az összes szerzett adatok „szobai" feldolgozása, vagyis újra az asztalhoz kell ülni és térképet rajzolni. Végül, amikor az előkészítés három stádiumán már túljutott útitérkép megerősítést nyert, a nyomjelző újra a természethez fordul. Most már az a feladata, hogy véglegesen és pontosan megállapítsa az útvonalat, teljesen és részletesen „nyomjelezze" az utat, hogy utána az építők láthassanak munkához. „Fogjátok az ásókat, a robbanóanyagot, állítsátok fel a kotrógépeket, fogjatok hozzá a talaj kiemeléséhez, a buckák eltávolításához, az út ágyazásához és a sínfektetéshez, egyszóval, építők, végezzétek a dolgotokat a felkutatott útvonalon, amelynek már minden egyes folyóméterét meghatároztuk.

A Mosztranszprojekt hadserege, miután megkapta a szemrevételezési terveket, útnak indult két különböző irányba.

Kezdetben úgy határoztak, hogy csak az egyik, az északi úton haladnak Magnyitogorszktól a belorecki gyárhoz, azután Tukan felé, az igazi vasérchez, onnan Sztyerlitamakon keresztül a kujbisevi vasútvonal Abdullino nevű állomására. Novickij mérnök, az expedíció vezetője, ezt az utat tartotta a leghelyesebbnek, legrövidebbnek és leggazdaságosabbnak. Az expedíció minden tagja is meg volt győződve róla, hogy éppen ebben az irányban építik majd a vasútvonalnak ezt a szakaszát. Az expedíció azonban váratlanul második feladatot is kapott: dolgozza ki egyidejűleg a délebbre fekvő változatot is, amely Buzuluk felé, Magnyitogorszkból lefelé, délnek ereszkedve, Baskíria déli mezőgazdasági kerületeibe, először Kananikolszk helységbe, azután még délebbre, Mrakovóba, onnan északabbra, Meleuz kerületi központ felé, onnan pedig Buzulukba vezet.

A nyomjelzők kis serege megoszlott. Néhány csoport északra ment, más csoportok délfelé tartottak. És, íme, most, késő ősszel, sztyerlitamaki nagy központjukban beszámolnak sietség nélkül, szűkszavúan mindarról, amit tapasztaltak és elgondoltak.

II.

A „déliek" beszélnek először. 1946 nyarának második felében esős idő volt körzetükben. Csak júliusban mentek ki a terepre. Az eső nagyon megnehezítette dolgukat. Mégis jól haladtak előre Baskíria gabonatermő mezőin, sűrűn lakott vidékein, ha nem is éppen könnyen, mindenesetre különösebb nehézségek nélkül, kivéve az Ural hegységből a Bolsoj Ik folyó völgyébe vezető lejtőt. Itt a sok folyó, a nehéz hegyi terep gördített akadályokat elébük. De még ezen a nehéz helyen is, ahol Komar elvtárs csoportja dolgozott, csúcsteljesítményt értek el a nyomjelzők: két hónap alatt 150 kilométert haladtak.

A csoport vezetője, Komar, a terepmunkával egyidejűleg, ott helyben „szoba"-munkát is végzett. Esténként az éjtszakai szállásokon feldolgozta a friss adatokat. Munkájában kitűnő segítőtársai voltak a csoportjabeli Mucsnikov, Lohin, Vecsorin, Dulcsin.

Hasszin elvtárs csoportja sem maradt el Komar mögött. Határidő előtt elvégezte szakasza bejárását, a terepmunkával egyidejűleg szobamunkát is végzett és a munkálatok vége felé, Komarhoz hasonlóan, már végleges „vízszintes" terveket nyújtott be.

Mit mondjunk még a déliekről?

Miként az olvasó már tudja, a nyomjelző munkájának kiváló minősége attól függ, sikerül-e olyan vonalat kiválasztani, ahol kevesebb a földmunka, kevesebb műépítményre, hídra van szükség. Ebben a tekintetben Liszicin elvtárs csoportja érdemelte ki a legjobb osztályzatot. Sűrűn lakott, egyenletes mezőgazdasági vidéken haladtak és gyorsan kiértek a Cskalov területre... Nem messze voltak a baskír réz központjától (Bajmak), ahova a terv szerint 1947-ben Magnyitogorszkból külön szárnyvonalat kellett volna húzni. Áthaladtak a baskír szén vidékén is (Jermolajevo), ahova a legközelebbi jövőben már út épül Isimbajevóból, hogy később ez az út tovább vezessen Cskalovba,

egyesítse ilyenmódon a fő szibériai utat az orenburgi vasúttal. A déliek járta helyek mezőgazdasági vidéken terültek el, nem volt kiemelkedő országos jelentőségük, mert ahol érclelőhelyek voltak, azoknak a területeknek vasúti kapcsolatáról már gondoskodott az ötéves terv.

Biztos, hogy a déliek maguk is látták munkájuk folyamán, hogy útvonaluk egyetlen előnye a könnyebb építés, de ez a vonal nem érint olyan ipari vidékeket, amelyek csak megközelítőleg is hasonlóak lennének az északiakhoz.

A déliek, miután munkájukat a kitűzött határidő előtt befejezték, oda iparkodtak, ahol a nyomjelzés nehézségei jóval nagyobbak voltak: északra. Hasszin csoportja északra indult, Komaré pedig egy új, a munka hevében született középső, kompromisszumos változathoz, az úgynevezett „nugusi" variánshoz fogott. Úgylátszik, a nyomjelzők mégis szerették volna valahogyan elfogadhatóbbá tenni a déli irányt, hogy az építést megkönnyítsék, és szerették volna ugyanakkor megtartani, ha nem is teljesen, de megközelítőleg, a gazdaságilag kétségtelenül előnyösebb északi változatot. A gyakorlatban ez azt jelentette: menjünk először északra, közeledjünk kissé a Tukanhoz, a gazdag zigazai vasérc lelőhelyeihez, onnan pedig a Nugus folyása mentén lefelé, délre, a kujurgazai széntelep mellett, Buzuluk felé. Ha a rajzra nézünk, meglehetősen merész hajlású perecet látunk, mely éles fordulattal először felfelé, azután lefelé kanyarodik. Mi volt az előnye ennek a kompromisszumos nugusi variánsnak?

Litvan alezredes és Vaskin mérnökkari őrnagy, e variáns főgeológusa beszélnek róla. Litvan alezredes magas, már ősszülő, nyugodt ember. Nagy tapintattal — a kollektív munkában oly értékes tulajdonsággal — végzi munkáját. Jó elbeszélő. Nincs oka rá, hogy romantika és kalandok hiányáról panaszkodjék. Bőven kijutott a természet szépségeiből, abból a vad, ősi és gonosz szépségből, amely az embernek annyi nehézséget és bajt okoz. A Jarma-Tau hegységből kellett leereszkedniök a Malij-Nugusba, ami talán nem is volt oly nagyon nehéz. De azután, hogy elérték a Bolsoj Nugust, sokat kínlódtak. Kétszáz kilométer a folyó mentén és sehol szállás, sehol emberlakta hely, csak a szűzies, érintetlen ősvadon. Szűk, mély szakadékok. Sűrű erdőben utat vágtak a fák között. Út sehol. Hogy valami módon élelmiszert és felszerelést vihessenek magukkal, tutajokat épí-

tettek. De a folyó vízesésekkel szaggatott, rohanó hegyi áradat. A tutajok megakadtak a köveken, szétszakadtak, az emberek nyakig jeges vízbe merülve, mentették a rakományt, aztán pedig új tutajt kellett építeniök. Egyes helyeken, ahol a folyó sekély volt, vontatták a tutajt. A málhában, a szerszámok és élelmiszer között egy harmonika is volt. Tizenöt-tizenhat órai munka után, — közben tízszer is hol megdermedtek, hol megizzadtak, majd tábortüzet gyújtottak és megszáradtak, — valaki a tűz mellé ülve harmonikázni kezdett. A harmonika panaszos, mély hangja szállt a levegőben, énekre csábított. És felzendült a nótaszó a tábortűz mellett. A dalok után tánc következett...

A nyomjelzők régi jó szokása szerint, az elbeszélők kiemelték „a jók legjobbjainak" nevét, egy betűvel sem szólva magukról. Beszéltek az öreg, beteg Makszimov mérnökről, aki minden erejét a nehéz munkának szentelte. Lelkesen dicsérték Petrov, Klejmenov, Bujanov mérnököket. Nagyra tartották Cseveljov kitűnő csoportját is és azt a fontos segítséget, amelyet Komar fáradhatatlan csoportja idejében nyújtott a nugusi variánsnak.

Itt, a nugusi változaton, a nyomjelzők nem íróasztalnál végzett szobamunkával kötötték össze a terepmunkát, mint a déliek, hanem rekognoszkálással, mert akkor, amikor kiszálltak a helyszínre, a térképeken még nem voltak szemrevételezési feljegyzések. Az egész variáns menetközben készült „rögtönzés" volt; esténként állították össze, hogy reggel már a mérnök kezébe adhassák.

Az elbeszélő itt elhallgatott. Látszott, hogy csupa olyan eseményre emlékezett, ami csak nemrégen történt, de már a multba merült: a rohanó hegyi folyóra, a sziklákkal, a vadonnal, a vízzel vívott harcra, frontról jött társaira. Sokan voltak ebben a csoportban, akik a frontról tértek haza. Közben Szimanovszkij, az északi variáns vezetője kezdett elbeszéléséhez.

— Északon — elég, ha a térképre nézünk — világos a helyzet. Magnyitogorszktól a belorecki gyárig még mindig mindent az utak hiánya fojtogat. Tovább, a hatalmas zigazai vasérctelepek felé, őserdők mellett haladva, — ahol évről évre milliónyi köbméter fa pusztul el (nincs mivel elszállítani), köztük rengeteg építésre alkalmas fa is, — még tovább, Sztyerlitamakon át a legrövidebb úton Abdullino állomásra, vagy — dél felé ereszkedve — Buzuluk felé visz a vonat. Az út nehéz terepen vezet, kétségtelenül sok nehézséggel jár majd a forgalom is, mert a

kettős vontatás hossza itt kétszer annyi, mint a déli vonalon. Ezzel szemben itt olyan helyeken vonul át az út, amelyek kedvéért maga a vasút is épül, nagy, ipari jelentőségű területeken.

— A munka akkor volt a legnehezebb, amikor az Ural-hegységből a Bjelaja folyó völgyébe ereszkedtünk le. Tajgai ősvények, az Uruzjak folyó partjaira lejtő hegyek, nyakig érő fűrengeteg, reggelenként olyan sűrű a harmat, hogy facsarni lehet a ruhából. Erdőnyílásokat vágtunk, hogy kikarózzuk a vonalat, hidakat építettünk, de az Uruzjak folyó, mint a vadállat farkának csapásaival, leverte és magával ragadta hídunkat.

Sátrakban laktak, mint a nugusiak, de nem panaszkodtak; énekeltek. Különösen a nők tüntették ki magukat: Bogdanova főtechnikus, és Medvedcsikova geológus főmérnök. Mi volt a munkában a legfontosabb? A realitás érzése volt, az az érzés, hogy igazi utat jelölünk ki, szükséges utat, nem valamely vonalat, amely „minden eshetőségre szolgál", hanem olyat, amelyre valóban szükség van.

A nehézségek komolyak voltak. De ilyen út kijelölése el sem képzelhető nehézségek nélkül. Hiszen ez az útvonal párhuzamosan halad az Ufa—Zlatouszt—Cseljabinszk vonallal, amely még északabbra szeli át az Uralt. Az út ugyancsak a gazdag Ural vidéken, a Dél-Ural kincsekkel terhes földjén megy át, amely még feltárásra vár.

Szemrevették a részleg villamosításához szükséges energetikai bázist; sok lehetőséget találtak gát és vízduzzasztó építésére, ahol hatalmas vizienergiát nyerhetnek. Az elvégzett munka jelentősége lelkesítette a munka résztvevőit. Ez a jelentőség volt az, ami a véletlenül arra került baskír munkásokat hozzájuk vezette. A szemük láttára születő út szépsége őket is megragadta, együtt maradtak, s egyre tovább és tovább haladtak a nyomjelzőkkel, sőt egyesek, mint Rahmatullin, Saliev, végleg ott is maradtak a csoportban.

III.

Már előbb említettük, hogy a nyomjelző munkája során értékes javaslatokat tehet és műszaki kérdéseket is eldönthet. Ilyen érdekes műszaki megoldások nagy számmal akadtak a három variáns nyomjelzésénél. Azokon a nagy, általános értékű sikereken kívül, amelyeket Komar, Liszicin és Jegorov értek el

a vonal rövidítésével, azon a tapasztalaton kívül, amelyet a terep- és szobamunka, a terepmunka és szemrevételezés egyidejű végzésével szereztek, ezeken az egész munkára kiható sikereken kívül még más szerencsés és eredményes gondolatok is felmerültek.

Csegiljov elvtárs a nugusi variánsnál azt javasolta, hogy a vonalat ne a szokásos mérőszalaggal mérjék, hanem 50 méteres acélkötéllel. Így született meg a „trasszírozás", a vonalkitűzés gyorsított módszere, amelynek segítségével 15—20 nap alatt járták be a 200 kilométeres távolságot.

Az alacsonytermetű, eleven és erélyes nugusi Komar fejében született a következő műszaki gondolat: kétvágányú részlegek segítségével a kettős vontatású vonalszakaszokon boldogulni lehet külön kitérő nélkül is: a vonalat a lejtőn lejebb kell lerakni, s ennek következtében csökken a viaduktok száma és magassága. Ő maga mondja, hogy a „nugusi gondolat" nagyon megkönnyítené a munkát, ha a nehéz északi variánson alkalmaznák.

A felsoroltak természetesen korántsem mondják el mindazt az értékes kezdeményezést, amellyel Novickij elvtárs expedíciója az idei nyáron kitűnt. Novickij eleven, kezdeményező és nagy gyakorlattal bíró szovjet nyomjelző, alkotóerejű egyéniség új vasútépítéseinken. Ennél a pontnál néhány szót kell szólni arról, milyen legyen a jó nyomjelző?

Ilyen önfeláldozó és értékes szakember valójában nem sok van országunkban. Az új káderek csak lassan-lassan szerzik meg a szükséges tapasztalatot, az idősebbek pedig elöregednek. Nagyon csínján kell hát bánni a nyomjelző káderekkel és javítani kell a körülményeket, amelyek között a közlekedésen dolgoznak. Ha terepmunkára szállnak ki, gyakran rosszabb anyagi viszonyok közé kerülnek, mintha otthon, a városban, a hivatalban ülnének. Mit jelent a helyszínre való kiszállás? Küzdeni kell az úttalansággal, a természet elemeivel, állandó fizikai feszültségben kell élni, sátorban lakni, gyakran a puszta földön hálni. Ezeket a viszonyokat, természetesen, össze sem lehet hasonlítani a városi munka feltételeivel.

Azt hisszük, hogy a fokozott nehézségeket, az egészség és az erő nagyobb mértékű elhasználását a fizetés vagy ellátás emelésével kellene kárpótolni. A geológiai kutatókkal össze-

hasonlítva, akik ásványokat keresnek (pl. a szomszédban dolgozó olajkutatók), a délszibériai vasút nyomjelzői 1946 nyarán rosszabb viszonyok között voltak. Az úgynevezett „1,4 koefficienst" (azaz 40% fizetéspótlékot) valami okból nem kapták meg, pedig a geológiai kutatók megkapták.

Nem sokat törődtek a kutatók kultúrszükségleteivel sem Az 50—60 emberből álló csoport, amely hónapokon át a világtól, újságoktól, távírótól elszakadva a vadonban élt, még csak rádiófelvevőt sem kapott. Az expedíciónak egyetlen egyet sem adtak. Egyéb bajokra is panaszkodtak a nyomjelzők. Korábban, a háború előtt, a Moszkvába érkezett nyomjelzők a Bolsaja Baszmannaja 6. számú házban kaptak szállást. Ebben a házban, a „Mosztranszprojekt" épületében, laboratórium állt rendelkezésükre talajelemzés céljára, volt könyvtár, ahol tudományos munkával foglalkozhattak. Ezt a házat most más célra használják. A nyomjelzők olyan szűk helyiséget kaptak helyette, hogy ott semmiféle munkát sem folytathatnak. Nem lehet elhallgatni, hogy ezek a nagyszerű szovjet emberek még a panaszt is mosolyogva adják elő és mindjárt élét is veszik: „No, nem lesz semmit, apránként majd lesz minden!" Lesz is, természetesen!

A telefüstölt szobából kimegyünk Baskíria csillagos éjtszakájába és a hallgatag emberek, akiknek a sötétség, az úttalan utak és ez a mérhetetlen csillagtakaró a fejük fölött már régen ismert és megszokott jelenség, — mint nekünk a nappali fényben ragyogó városi utcák, — egészen az állomásig kísérnek bennünket.

4. A variáns kiválasztása

Nagy felelősséggel jár és egész népünk életérdekeit érinti, hogy az új ötéves terv közlekedési építkezésének egyik legfontosabb részlegét a legkedvezőbb irányban válasszák ki.

Sok mindenféle tényezőt kell itt figyelembe venni. Bizonyos szerepet játszik itt a természeti tényező is, vagyis azok a nehézségek, amelyek az útépítést akadályozzák és az út későbbi kihasználását zavarják. De döntő jelentősége országunkban mégis csak a kulturális-gazdasági tényezőnek van, tehát annak

milyen mértékben vonják be az ország vérkeringésébe, a vasúti forgalomba az iparilag szukseges es legszuksegesebb korzeteket. A mi „rentabilitásunk" nem a magánkereskedelem teherárú-szállítmányozásának a rentabilitása, hanem olyan rentabilitás, amelyet az egész országra szükséges, terv szerint lebonyolítandó, előrelátható teherforgalom jelent és feltételez.

Valószínű, hogy éppen a természeti tényező (az építés és az üzembentartás könnyebbsége) késztetett egyes elvtársakat a minisztériumban arra, hogy a déli variánst támogassák az északi helyett, amelyet kezdetben az egyetlen lehetőnek hittek.

Lássuk csak, mit is jelent ez a déli variáns, a Délszibériai vasútvonal két fontos pontja, Magnyitogorszk és Kujbisev között? A déli variáns mindjárt, ahogy elhagyja Magnyitogorszkot, élesen délre kanyarodik és, mint már fentebb mondottuk, Baskíria kisjelentőségű mezőgazdasági területein: Kananikolszkon, Mrakovon, Meleuzon megy keresztül és Buzuluknál végződik.

A műépítmények számát, a vonal hosszát és a földmunkák térfogatát tekintve, látszólag semmi különös különbséget sem találunk az északi variánssal szemben. A földmunkák köbtartalma mind az északi, mind a déli variánsnál egy és ugyanaz. A görbe vonalak száma, az egyenesek hossza, csaknem azonos. A hosszúságeltérés egészen jelentéktelen, mindössze 10—12 kilométer a déli javára. Az északi variánsnál az alagutak hosszúságának összege 800 folyóméterrel több. De a déli variánson a kettős vontatásra szoruló részleg jóval kevesebb, mint az északin.

A kettős vontatás szükségessége komoly bajt jelent a távolsági vasutak számára, amelyeken nagy ipari szállítások folynak. Csak nemrégen, a Berdjaus—Zlatouszt—Cseljabinszk szakasz villamosítása előtt történt, hogy ezen a szakaszon komoly torlódások fordultak elő és zavarták a folyamatos, rendes szállítást.

És itt, az új fővonal északi variánsának 125 kilométernyi kettős vontatásra van szüksége, szemben a déli variáns mindössze 34 kilométeres kettős vontatásával. A déli variáns építése 130 millióval kevesebbe kerül, mint az északié és egyúttal az üzembentartás költségei is (ami szintén nagyfontosságú) évi 10 millióval alacsonyabbak, mint az északi variánsé. Nem meg-

lepő tehát, hogy a közlekedési minisztérium tervmunkásai és közgazdászai a déli variánst összehasonlíthatatlanul kívánatosabbnak vélték és ezért a déli variánst támogatták.

Nézzük csak most, mit jelent a „nugusi variáns". Ez az út Magnyitogorszkból kiindulva egy kissé északfelé, Verhnyeje Avzjanovo helységig halad. Onnan délre fordul a Nugus folyó mentén, vad, embernemlakta vidéken keresztül vezet Buzuluk felé.

Mi az előnye a nugusi variánsnak? Mindössze 7 kilométerrel hosszabb, mint a déli; 88 kilométeres kettős vontatásra van szüksége (tehát többre, mint a déli variánsnak, de kevesebbre, mint az északinak); alagút sok van rajta: 2600 folyóméter. Ez a vonal ugyan 30 millióval kevesebbe kerül, mint az északi, de 100 millióval többe, mint a déli. Mint látjuk, a különbség nem túlságosan nagy, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy e variáns által „hasznosítandó" vidéknek most sem ipari, sem nagy mezőgazdasági jelentősége nincs. Mi az oka mégis annak, hogy a nyomjelzők a munka folyamán „minden eshetőségre" készen egy harmadik, kompromisszumos variáns felvetését látták szükségesnek, noha a déli variáns olcsó és előnyös? Miben is áll ennek a nugusi variánsnak a kompromisszumos volta, vagyis milyen érdekeket akar összeegyeztetni?

Feleletet nem adunk nyomban. Vegyen az olvasó ceruzát kezébe és lépjen a térkép elé. Hatalmas, csaknem 4000 kilométer hosszúságú területen húzódik előtte első, könnyű rajza annak, amit most délszibériai vagy még gyakrabban Sztalinszko—Magnyitogorszki fővonalnak nevezünk. Induljunk el a térképen és nevezzük északot feltételesen „fentnek", a délt pedig „lentnek"; kövessük a jövendő út rajzát attól a helytől kezdve, ahol végződnie kell, vagyis Abakan állomástól kezdve. Mit látunk? A jövendő út Abakanból kiindulva, hullámos vonallal Sztalinszkig vonul. Sztalinszknál határozottan délre, Barnaul—Kulunda felé fordul; még tovább, egyre dél felé, a már kész szárnyvonalon Kulundába, Pavlodárba, innen pedig még határozottabban lefelé, délre, Akmolinszk felé.

De itt Akmolinszkban a vonal déli iránya megfordul és újabb emelkedés kezdődik északra, kezdetben Kartali állomás felé, Kartalitól pedig Magnyitogorszk irányában.

Mi idézte elő a vonal irányának ilyen változását, délről északra? Természetesen nem csupán az, hogy az Akmolinszk—

Magnyitogorszk-vonal már kész és a jövendő fővonalnak egyszerűen csak be kell fogadnia. A főok: az új vonal egész jelentősége az, hogy Sztalinszk és Magnyitogorszk között közvetlen összeköttetést teremtsen. Erre mutat már a fővonal elnevezése is: Sztalinszk—Magnyitogorszk. Az ilyen összeköttetés természetesen nemcsak azt jelenti, hogy kapcsolat jön létre két állomás közt, amelyek egyikének homlokzatán Sztalinszk, a másikén pedig Magnyitogorszk a felírás, hanem azt is jelenti, hogy két hatalmas ipari gócpont gazdasági szempontból fontos összeköttetést kap. Sztalinszk részben már villamosított szárnyvonalai útján kapcsolódik be szénmedencéjével az új fővonalba. És egészen természetes annak a feltételezése, hogy Magnyitogorszk is csatlakozik az új fővonalhoz, amelyre a hatalmas ipari központnak, a nagyfontosságú vasérctelepnek szüksége van.

Hallgassuk meg Noszov elvtársat, a magnyitogorszki kombinát igazgatóját:

„Az új ötéves tervben be kell fejezni a magnyitogorszki kombinát építését, vagyis teljes egészében fel kell építenünk az ipartelep második részét... A magnyitogorszkiaknak minden lehetőségük megvan arra, hogy ezt a munkát a lehető legrövidebb idő alatt el is végezzék."

A fémolvasztás tehát erősen növekedni fog. De hogy állunk a nyersanyaggal? Noszov elvtárs erre is felel:

„Döntenünk kell a nyersanyag kérdésében is. Az Atacs-hegyben rejlő készletek, amelyek most Magnyitkát* táplálják, mint ismeretes, nemcsak kimerülnek, hanem gyakran kevert minőségű ércet adnak, ez pedig nagy nehézségeket okoz az olvasztásnál. Még nem helyeztük üzembe a kéntartalmú érceket feldolgozó gyárat. A magnyitogorszki ércbánya készleteinek 40%-a ilyen. Dúsító, tömörítő üzemeket és szulfidgyárakat kell a kombinátban építeni.

Magától értetődik, hogy ilyen viszonyok között a kombinátnak minél gyorsabban ki kell használnia az új vasérctelepeket, tehát az igazi telepet is, mely Magnyitogorszktól északra terül el és igen kiváló minőségű nyersanyagot ad.

* Magnyitka: a Magnyitogorszki gyártelep népszerű becéző neve. (A ford.)

„A kombinát második vasércbázisa a Zigaza—Komarovo-i telep... Ez az érc 44—46% tiszta vasat tartalmaz, 8—10% a nedvessége... Már most hozzá kell fogni új lelőhelyek felkutatásához, amelynek érce, a Zigaza—Komarovo-i ércekkel együtt lehetővé teszi, hogy kiváló minőségű nyersanyaggal tápláljuk az olvasztó kemencéket." (Pravda)

Noszov elvtárs később kijelentette (a „Pravdá"-ban), hogy a jövőre nézve elegendőnek tartja azokat az érckészleteket, amelyek Akmolinszk irányában fekszenek, minthogy Zigazát még nem eléggé tárták fel a geológusok. Egyideiűleg azonban hangsúlyozta, hogy a geológusok elmaradása Zigaza felderítése terén: tűrhetetlen és furcsa jelenség.

Az a véleményünk, hogy az új fővonal, amelynek egész jelentősége abban rejlik, hogy Sztalinszkot és Magnyitogorszkot, a két hatalmas ipari központot összeköti, nem hanyagolhatja el Magnyitogorszk fejlődését észak felé. Az új vasútnak kijáratot kell adnia a magnyitogorszki kombinát ama részlegének, amelyet a legközelebbi években kell tanulmányozni és hasznosítani, vagyis a Zigaza—Komarovo-i részlegnek (Tukan). Éppen ennek a részlegnek a tanulmányozása akadt meg eddig „tűrhetetlen és furcsa módon". Ezek a meggondolások kétségtelenül annyira országos fontosságúak, hogy az új fővonal adott szakaszát kezdettől fogva variánsok nélkül gondolták el és csupán az északi variánst tartották lehetségesnek. Ennek a vonalnak a menetiránya: Magnyitogorszktól a vasút a Belorecki gyárhoz, vagyis nagyipari központhoz tart; innen megy tovább Tukan felé és kijáratot ad a Zigaza—Komarovó-i ércnek a fővonalra. Tovább hatalmas erdőségen halad keresztül, ahol — ismételjük — most évről-évre milliónyi köbméter fa pusztul el, majd leereszkedik Sztyerlitamakhoz, amely a következő ötéves tervben nagyszabású vegyipari központtá fejlődik; innen megy tovább vagy Abdullino vagy Buzuluk felé.

Az északi variáns egyszerű, világos és gazdaságilag kétségtelen elgondolása nem szorul magyarázatra. Mikor a nyomjelzők számára egész váratlanul felmerült a déli variáns terve, amely teljesen mellőzi Magnyitogorszk jövendő fejlődését, a nyomjelzők arra gondoltak, hogy egy harmadik, kompromisszumos megoldást keresnek. Így született a nugusi variáns. De ez a

kompromisszum, mint általában minden kompromisszum, lényegében semmit sem egyeztetett össze, nem tartotta meg az északi variáns előnyeit, sem a déli olcsóságát. Észak felé elkerüli Belorecket, 40 kilométer távolságra van Tukantól; délen igen nehéz terepen, embernemlakta mély szakadékon vonul, ahol nagyszámú hídra és alagútra van szükség.

Így hát az olvasó előtt most már csak két reális variáns marad: a déli és az északi. A déli variáns közgazdasági helyzetéről már eleget mondottunk. Hozzáfűzzük még, hogy az ipari körzetek hasznosítása érdekében a déli variáns védelmezői még arra is hivatkoznak, hogy ez a vonal megközelíti a baskíriai rezet és felveszi a baskíriai Kujurgaza barnaszenét. Ez a hivatkozás azonban, őszintén szólva, egyáltalán nem jelentős, minthogy az új ötéves terv első éveiben külön vasútvonalak épülnek ezekhez a lelőhelyekhez. Ezek az új vasutak, az Isimbajevo—Jermolajevo és a Magnyitogorszk—Bajmak vonalak, gondoskodnak majd e nyersanyag főfogyasztóinak érdekeiről. I. V. Kovaljov a következőket írja ezekről a jövendő vonalakról: „Az Isimbajevo—Jermolajevo vonal főrendeltetése a Kujurgaza-i barnaszénlelőhely hasznosítása." „A Magnyitogorszk—Bajmak vonal építésére azért van szükség, hogy elősegítse a bajmaki rézolvasztó kombinát további fejlődését."*

A déli variáns kétségtelen érdeme a kettős vontatás rövidebb volta és a könnyebb üzemvezetés. De ez az előny semmivé lesz az út jelentéktelen jövedelmezősége következtében, mert most is alig van mit szállítani rajta, a jövőben pedig csaknem évi 6 millió tonna-km-rel lesz itt kevesebb a szállítás, mint az északi variánson. Ha az északi vonalat villamosítják, akkor még az üzembentartása is összehasonlíthatatlanul előnyösebb lesz, mint a délié.

A fő szibériai vonal jelentékeny távolságait már elektromos vontatásra rendeztük be. Az Ufa—Cseljabinszk szakasz, amely a Sztyerlitamak—Magnyitogorszk szakasszal azonos típusú, részben szintén villamosvontatással dolgozik. Világos tehát, hogy az új fővonal adott szakaszát is — tekintettel a várható erős teherforgalomra — mindjárt villamosított vonalnak

* I. V. Kovaljov „A vasúti közlekedés az új ötéves tervben." 1946

kell tervezni, ami nagymértékben könnyítené és olcsóbbá tenné a vasút üzembentartását.

Így hát semmisem marad a déli variáns előnyeiből! Sőt mi több: nyomban kiderülne ennek a variánsnak gazdasági hátránya és alaptalansága. A vasutat éppen azoktól az ipari gócpontoktól távolítaná el, amelyek kedvéért az építést elhatározták, 100 meg 100 kilométernyi olyan terepen vezetné a vonalat, amelynek kihasználása az adott ötéves terv alatt állami érdeket nem jelent.

Ezzel szemben az északi variáns mellett foglal állást a nehézipar, a vaskohászat, ezt a variánst támogatja Dél-Ural és Baskíria; emellett szól végül az a sürgős szükséglet is, hogy lökést adjanak a Tukan körzetében folyó földtani kutatásoknak, mert Noszov elvtárs szerint ott nagyon lassan halad a munka. E mellett a variáns mellett kardoskodik végül a Belorecki gyár is, amely messze van a fővonalhoz vezető kijárástól. A Belorecki gyárról még külön mondanivalónk is van. Olvasztókemencéit most kokszfűtésre állították be, lehetetlen a kokszot ideszállítani a meglévő keskenyvágányú vasúton. Ezért a Belorecki gyár számára életkérdés, hogy kijárata legyen a szélesvágányú vasútvonalra. Lehetséges-e ennyi fontos államérdeket mellőzni és a déli variánst tolni előtérbe az északival szemben? Azt hisszük, hogy semmiféle olcsóság nem szoríthatja háttérbe Zigaza és Beloreck országos fontosságú érdekeit.

De nézzük csak ezt az olcsóságot közelebbről! A déli variáns hívei erélyesen ragaszkodnak ahhoz, hogy Zigaza és Beloreck számára külön szárnyvasutat építsenek. Ezek az egyes szárnyvasutak, a Szojuztranszprojekt* számítása szerint, 250 millió rubelba kerülnének, és az a déli variáns építésével nyerhető megtakarítást (130 millió rubelt) kerek 100 millióval haladná meg. És mit érünk el vele? Nem az északi variáns drágább 130 millióval a délinél, hanem — minthogy megtakarítja a zigazai és beloreckei szárnyvonalat — 120 millióval olcsóbb!... A villamosítás építési költségkülönbözete megtérülne a kisebb üzemköltségek, valamint a számunkra nagyértékű szén megtakarítása révén.**

* Szojuztranszprojekt = A Szovjetunió közlekedési tervező irodája. (A ford.)

** E könyv szedése már elkészült amikor a minisztérium közölte, hogy az északi variánst fogadták el.

5. A délszibériai fővonal elsőszülöttje

I.

A földrajzi szélességgel párhuzamosan haladó második szibériai vasút nem elhagyott területen épül. Tervét úgy készítették, hogy helyenként érintse a régi postautakat, ahol sok évtizeden keresztül málhás állatokkal, szekerekkel lassú ütemű teheráruforgalom folyt, és érintse a már szovjet időben épült kisebb-nagyobb vasutak egyes szakaszait is.

Az Altajszkaja—Artista (Sztalinszk mellett) útszakasz éppen olyan útnál kezdődik, amelyet már igen régen építettek. Itt halaut a multban a hires Barnaul—Kuznyeck postaút* oly falvak mellett, amelyeket száműzöttek, szibériai telepesek építettek. E fiatal települések fölött Barnaul város uralkodott.

A letelepülők megmunkálták a termékeny szibériai föld beláthatatlan térségeit, juhokat tenyésztettek, de az iparról sem feledkeztek meg.

Voltak itt híres rénszarvasprém-feldolgozók, akik könnyű, meleg, fehér pimit** készítettek, voltak birkabőrcserzők, akik örökkétartó bundákat varrtak, voltak ácsok és fűreszelők, különösen a kuznyecki postaút 160—170. kilométerétől kezdve (Altajszkajától Artista irányában számítva), ahol már a jegenyefenyő-

* R. H. Beljavszkij és P. P. Szemjanov-Tjansanszkij a következőképpen beszél erről a postaútról az „Oroszország" című könyv XVI. kötetében, a 482. oldalon és tovább: „Belojarszkaja állomástól kezdve... a Barnaul-Kuznyecki postaút északkeletre fordul és még mielőtt Golubcova állomáshoz érne, oldalt hagyja Besenceva falut... A következő állomás, Kopilovo, környékén egy egész sor telepesfalut veszünk észre, amelyek dombos-völgyes, erdőktől megtisztított vidéken fekszenek. Ugyanilyen a vidék jellege tovább is, az országút mentén, Szorokino állomás körül... Szorokinot elhagyva, az út átszeli a Csumis folyót... Hmeljovszkaja állomás közelében az országút a Barnaul-körzetből a Kuznyeck-körzetbe megy át és azután átszeli a Szalair-hegység lapos hágóját. A hágóról északra néhány nevezetes kereskedelmi-ipari hely fekszik az országút mellett. Az első közöttük a Gavrilovszkij-gyár, amelyet még 1794-ben alapítottak... Szomszédságában van a Gurjevszkij vasfeldolgozó gyár, amely fokozatosan emeli termelését .. A következő állomás mellett a Bacsata postaúton, ismeretes szénlelőhelyek vannak, amelyeket azonban csak kevéssé aknáznak ki, bár a szén minősége kitűnő... Bacsata után Karagajli állomás következik. Ezután az országút délre fordul, ezt az irányt követi Bancsur állomásig, ott egyesül a Kuznyeck-Bijszki országúttal, és tovább Keletre Kuznyeckbe már vele együtt halad."

** Pimi = nyenyec nyelven szarvasprémből készült, szőrével kifelé fordított csizma: (A ford.)

erdők kezdődnek és bőségesen terem megmunkálásra alkalmas fa. Barnaul sok munkást vonzott, felvásárolta a falvakban a jóminőségű háziipari készítményeket, rénszarvascsizmát, cserzett báránybőrt, elszállította Oroszország városaiba és a „Barnauli készítmény" híres márka lett. A délszibériai vasút Altajszkaja—Artista szakasza első részében, ezen a már kitaposott úton halad erős, gazdag kolhozaikról híres falvak mellett. Ezekből a falvakból tagbaszakadt szibériai parasztok, egykori telepesek utódai kerülnek az építkezéshez.

Ezen az úton viszik majd a fő szibériai vasútvonal szállítmányainak egyrészét, és ilymódon a szállítmányok útja, összehasonlítva előbbi útjukkal, Inszkaja állomáson keresztül, 340 kilométerrel rövidül meg. Módunkban volt ezt az utat is meglátogatni, éppen akkor, amikor alig, hogy elkészült Zagonnij kitérő állomásig, de már közreműködött a gabona elszállításában.

Kora reggel, még a hajnali szürkületben félrehúztuk vasúti kocsink ablakán a függönyt. Az elmúlt éjszaka a kocsit kissé tovább vontatták Altajszkaja állomástól. Ilyen volt a régi Barnaul—Kuznyecki postaút 40 évvel ezelőtt. Most ott, ahol valamikor alig-alig bányásztak szenet, noha a szén minősége kitűnő volt, nagyszerű ipari kerület, a Kuznyeck-medence terül el. A tervezők kitűnően felhasználták ezeket a régi postautakat... Az Altajszkaja—Artista részleg magában foglalja a Barnaul—Kuznyecki postaút jelentékeny részét, de elhaladva Gurjevszk mellett, egyenesen visz a Sztalinszk közelében lévő Artista állomás felé. A széles Ob nyugodt, tejfehér szalagja és a túlsó parton magasan, a homokon épült Barnaul város, mögöttünk maradt. Itt, a végvidéki központ küszöbén, egyáltalán nem érezhető a nagyváros közelsége. Úgy tetszik, mintha nem is néhány kilométernyire volna. Talán azért, mert az Obon csak vasúti híd van, a komp ritkán jár és Barnaulba eljutni gyalog, lóháton, szekérrel vagy gépkocsin: csaknem lehetetlen. Köröskörül csend és a végtelennek látszó terület. Ebben a csendben a kocsi egyszercsak lassítani kezdett, lassan, nagyon lassan átgördült az új sínpárra, amelyet csak nemrég raktak le az építők. A vasúti kocsi hátsó ablakán a távolbavesző, nyílegyenes országutat láttuk. A sínpár összeszűkülése és egybeolvadása a láthatáron, eszünkbe juttatta, hogy a föld gömbölyű.

— Látja, egyenes, mint a nyíl! — mondja büszkén útitársunk, az építkezés vezetője.

Az asztalon kiterített térkép előtt állt, de nem a térképre nézett, hanem az ablakra, mintha újra átélné a pálya születését, a pályáét, amely egyre inkább távolodik tőlünk, szinte valószínűtlen szigorúságú mértani egyenességgel. Jobbra és balra hullámos mezők, a legyőzött térség. Mintha duplán láttuk volna: elevenen és reálisan a kocsi ablakán keresztül és az egész asztal hosszában kiterített térképre rajzolva, fekete útvonalként a jövendő állomások kis kockáival. A vonat lassankint, $9\frac{1}{2}$ szög alatt a távoli Szalair hegység felé emelkedett. A hegység túlsó oldalán, Artista végállomástól kiindulva, Szalair nevű nagy faluig, 1946 késő őszére már megépült az új vasútvonal 20 kilométeres darabja, és itt szintén jártak a vonatok.

A 19. kilométernél mozdonyunk lassított. Itt feltételes megállóhelyet jelöltek ki. E nyílegyenes vonal szépségétől megejtve, közelebb akartunk menni, járni akartunk rajta kissé és ezért leszálltunk a kocsiról. Az út egyelőre egyvágányú, a sínek szintén csak időlegesek, hadizsákmányból származnak, túlságosan könnyűek ahhoz, hogy nehéz vonataink terhét viseljék, és rögzítésük is szokatlan. Egyebek között ezek a rögzítések is jellemzik a nagy távolságbeli különbségeket, amelyeket mi megszoktunk, de amelyeket Európában nem ismernek. Az európai vasutakon mozdulatlan pályatestet készítenek: szilárd, fém keresztaljakat raknak le és csavarokkal hozzáerősítik a könnyű síneket, a mozdonyoknak pedig ringó rúgói vannak. Nálunk el sem képzelhető, hogy ezer meg ezer kilométeres úton acélkeresztaljak legyenek. A talpfák nálunk fából vannak, viszont nehéz, de ruganyos sínek fekszenek rajtuk. A síneket sínszegekkel erősítik a talpfákhoz, könnyű a korhadásnak indult talpfát kicserélni. A figyelmes fül meghallja, az éles szem meglátja, hogyan élnek és lélekzenek sínеink, szinte a lélekző mell ritmikus mozgásához hasonlóan, a nagy és szilárd mozdony járása alatt. Ruganyos pályatest, jó barátságban magával a földdel és hatalmas szilárd mozdony: ez vasúti közlekedésünk főelve. De az Altajszkaja—Artista építkezésen egyelőre olyan anyagot használtunk fel, ami éppen kéznél volt és a könnyű ideiglenes síneken már élt a pálya, szállította, hozta és vitte a hátán az értékes rakományokat.

Besencovo állomás 25 kilométer Itt aztán bőven van rakomány! Gabonával telt zsákok a raktár körül álló teherautókon. A raktár zsúfolt, ajtajain erős lakat, nincs hova szórni a gabonát. A legeny, aki a gabonát hozta, egy zsákhoz dőlve vár, ügyel,

kinek adja át rakományát. Kocsink tovább gördül, mindössze annyi időnk van, hogy szemünk sarkából észrevegyük a pálya mellett haladó asszonyt. Magas és termetes, kékszemű, aranyhaja kicsillog a kendő alól. Egy csokor fodormentát tart a kezében. Valahogy nagyon egész, világos, csaknem klasszikus kép. Így járnak, örökre emlékezetünkbe vésődve, Turgenyev asszonyai...

— Ez Anna Gorogyilova. Szállító munkásnő nálunk — mondja Vaszilij Ivanovics Brizgalov, a kommunista útmester és odaül hozzánk. — Már 1930 óta dolgozik a közlekedésben. Férje eltűnt. Két gyermekét egyedül neveli. Van háztáji gazdasága, lakása tisztán ragyog, szereti díszíteni... Látja, virágot szedett! Vonzza a szépség. Jó munkásnő, helybeli, szibériai származású.

És a nyílegyenesen távolbavesző út egyenes, mint ezek a szibériai származású szép szál emberek is. Altajszkajától nem messze fekszik Csesznokovka; valamikor települők építették A legelterjedtebb családi név: Uporov. A lakosságnak csaknem kétharmadát így hívják. Szibériai családnév, amely a jellemző melléknévből* fejlődött ki, ez a melléknév pedig a „jellem"-ből, az ember sorsából alakult ki. Az Uporovok hideg, jégszilánkszerűen éles tekintettel néznek az emberre egyenes szemöldökük alól, vontatott, lágy hangon, kimérten felelnek, ugyanúgy járnak is. Az Uporovok szántották fel ezt a szűz földet, ők hajtják végre most az ötéves tervet; közülük való ez az asszony is, aki bronzszínű kis kezével, a föld makacs szeretetének kimondhatatlan kellemével szorítja az illatos, őszi fodormenta csokrot.

II.

Negyven-ötven kilométernyi út. Elhagytuk Golubcovót, Spaginóhoz közeledünk. Megtekintjük a szivattyúművet. A víz, bár kemény, meszes és a mozdonyvezetők nem nagyon kedvelik, de mégis csak víz. Kocsinkat holtvágányra tolatják, nekünk pedig hajtányt adnak: nem valami ragyogóan tisztát, nem olyant, amilyeneket a már üzemben levő utakon szoktunk látni, hanem tiszteletreméltó „munkás"-hajtányt; fával fűtik és fekete; füstkihúzó csöve nem működik jól. Valami átmenet a hajtány és a

* Upornij = szilárd, kitartó, állhatatos. (A ford.)

síneken mozgó traktor között. Két-három, munkásokat szállító teherkocsit lökdös maga előtt.

És alighogy a kocsik megrándultak az első lökéstől, zsákokat, szerszámot cipelő emberek rohantak a kocsikhoz, felmásztak és átléptek a kocsik oldalfalán, hogy a jó alkalmat kihasználva, munkahelyükre utazhassanak.

A kémény mellett levő szűk helyen álltunk, szitáló, szúrós esőben, élveztük a pompás ősz frisseségét. Egyre tovább és tovább haladunk az építkezés szívébe, a frissen hányt töltésen, a vadonatúj alig kipróbált vágányon, amely szinte a szemünk előtt halad egyre előbbre, méterről-méterre épülve tovább. Csak most veszszük észre, amikor már a munkálatok kellős közepére értünk, mennyire megváltozott minden körülöttünk: az egyenes nyíl eltűnt, a síkság eltűnt, a vonal kacskaringósan kígyózik a halmokon. A csodálatosan szép ősz beragyogja a halmokat, minden árnyalatban aranylanak: bíborszínű csillogástól a kanárisárgáig és a súlyos, rozsdás foltokig. Ózon, nedves agyag szaga terjeng a levegőben, a gyalult fa friss lehelletével és az építkezésnél mindenütt jelenlevő vas gyenge szagával keveredik az esőben: a földi illatok szimfóniája.

A „Kovrovec" gőzkotrógép nyugodtan csámcsogó kanala, legyezőszerűen szórja a földet az üres vasúti kocsikra. A gépész kipillant a kis ablakból, foga fehéren ragyog füstös arcában. Valami nagyon meleg emberi érzés árad abból a szokásból, hogy a kotrógépeket, mintegy apai nevükön, származásuk, helyük szerint nevezzük el: „Kovrovec", „Vodkinyec". Az építkezésre újonnan érkező emberek nem mindjárt szoknak hozzá. kezdetben különös érzést kelt bennük, mintha a munkakollektíva valamelyik tagjával, eleven termelő munkásával ismertetnék meg őket.

A 73. kilométeren jobbra és balra két kotrógép vágta fogát a földbe és harapta ki az útvonalat. Akaratlanul is kedvünk tellett benne, megfeledkeztünk az időről, amikor ütemesen, pontosan, szépen, sima mozgással járt a jobbfelől levő gép ormánya Sztyepan Pednusznak, a régi bjelorussz szakmunkásnak vezetése alatt. Ha két kotrógépet látunk párhuzamosan dolgozni, megfigyelhetjük és összehasonlíthatjuk a két gépész egyéni stílusát. A baloldali kotrógép gépésze mintha a géppel együtt maga is érezte volna, milyen nehéz a földbe harapni: ráfeküdt a kormányra, mintha bánkódna. Úgy látszott, ez a kiegészítő, lelki

erőfeszítés akadályozta lélekzetét és magát a gépet is kényszerítette, hogy erőltetve, szakadozottan vegyen lélekzetet. Pednusz a jobboldali kotrógép gépésze teljesen megszabadult attól a nehezségtől, amellyel a gép végezte munkáját és mint a karmester, csak a gépvezetés ritmusát érezte, egybeolvadt az előre és hatra, felfele és lefelé irányuló mozdulatokkal, szinte megszabadulva még saját testének súlyától is, mint tánc vagy tornászás közben történik.

De nagyon is előrefutottam. Abban az időben, amikor mi jártunk az építkezésen, még nem utazhattunk hajtányon a 73. kilométerre. Zagonnij kitérőnél leszálltunk és most már a közlekedés harmadik eszközére, hatalmas teherautóra szálltunk. A kormánynál fiatal lány, Maruszja Lukina ült; maga is méltó volt kocsijához: valóságos óriás, keze bronzszínű, napégette, erős lábán férficsizmát viselt. A hajtány csak nagynehezen és nyikorogva haladt az új, még meg nem rögzített sínpárokon, de a teherkocsi, mint valami nagy bogár, zúgva indult rohamra a szinte elképzelhetetlen út ellen. Csak a kocsi hatalmas kerekeinek köszönhető, hogy át tudott menni a leírhatatlan gödrökön, az esőmosta kerékvágások fekete sarán. Eső helyett metsző, kemény hódara vágott arcunkba és elolvadt a gallérunk alatt. Mégis jól éreztük magunkat: jólesett a sok levegő, a bőséges oxigén belélekzése és elragadott az építkezés látványa. Mintha a föld alól bújt volna elő, szemünk láttára született a vasút. Hol itt, hol ott bukkant fel egyenes, kaviccsal beszórt vonala, már készen arra, hogy váganyokat rakjanak rá, vagy pedig a kotrógépek bőséges földmunkája jelölte meg nagyjából az útját. Zarinszkaja jövendő állomás, amelyet a „Zarja Kommunizma"* kolhoz nevéről neveztek el, már a Csumis-folyó partján fekszik.

Az új fővonal több mint háromezer kilométer hosszú lesz. Többszáz kilométernyi, már korábban épült útszakasz olvad össze vele. De a délszibériai vasút építési munkálataiban, az új ötéves terv első évében az Altajszkaja—Artista szakasz került első helyre. Az építkezést ezen a szakaszon a vidék sürgős szállítási szükséglete hajtotta.

És bármilyen nehéz volt is az építkezők munkája a kevés gép, a sín, sínszeg, hófogó stb. hiánya következtében, itt az építkezés kellős közepén a panaszok elhallgattak. Az építő mélyen

* Zarja Kommunizma = a kommunizmus hajnala. (A ford.)

szívta magába a részegítő friss levegőt. Boldog volt, mert épített. Mihelyt a sínszeggel és egyéb szükséges anyaggal megrakott vagon megérkezett, az egész anyagot ott nyomban felszippantotta az építkezés, és nyomban újabb folyóméterekkel haladt előre, egyre előre.

III.

A szeszélyes Csumis-folyó vizénél vagyunk. Az őszi áradás csak nemrég ragadta magával a hidat. Új híd — vasúti híd — épül majd itt, addig a fűzfaberek hajlékony vesszői suhognak a helyén.

Friss szél játszik rajtuk, mint a hangszer húrjain. Vadkacsák repülnek a víz fölött. A széles víz hullámai partra sodorják valami kúszó mohaféle fehér pelyhelt, amelyeket a Csumisba torkolló Alambaj mellékfolyóiról ideúsztatott jegenyefenyőkről mosott le a víz.

A munkások vasrudakat löknek előre, a kampók a fába vágódnak. Keresztbe rakott kis hidakon húzzák fel a nedves fatörzseket a partra.

Mi az ott, a Csumis másik partján, magasan a folyó fölött? Szorokino, gazdag kerületi központ. Mögötte pedig Novo-Kokorszk, régi falu és kitérő állomás; Szmazjevo állomás a 108. kilométeren. Odáig mindenütt halmok hullámzanak, szakadékok húzódnak, nyírfák nőnek, három kis folyócska vize csobog. De azon túl már a tajga következik; az út további szakasza az építők számára megszokott, de nekünk, frissen jött embereknek, csodás helyi kifejezés szerint — már „rajzolódik". Egyre mélyebbre és mélyebbre „rajzolódik" a természet nyitott könyvében, átvágja a tajga sűrű mélyét, keresztülhalad az egyenetlen, hegyes vidéken, amely 460 méterig emelkedik a tenger színe fölé.

Ezek az elnevezések nemcsak a papíron jelzik a tajgát, meg az útvonalat. Az utat már építik: a pontozott vonal egyik szakaszról a másikra ugrik, készítik a helyet az építők számára, lakásokat építenek és a tajgán fölbukkannak az ember jelenlétének eleven foltjai.

A vidék népe bőkezűen és megértéssel jött az építők segítségére; a kolhozparasztok ezrei jelentkeztek az építkezésnél. A Tomszki vasút vágányemelő gépet, Barikin mérnök tervezete szerint készült vágányfektető és kavicsoló gépet küldött ide; a munkások örömmel számolnak be arról, hogyan dolgozott ez a

gép, miként emelte karjaival a sineket, hogyan szórta alájuk szárnyas lapátjaival a kavicsot. A gép egy hét alatt 240 ember egyhavi munkáját végezte el.

Késő van már. Sötétség borul a földre. Teherautónk nehezen zihál, csaknem lépésben halad a nehéz úton. Azután váratlan találkozás következik: a kocsi fényszórójának aranykörében, szárnyával verdesve a földet, közvetlenül a gépkocsi előtt, elvakítva a hirtelen fénytől, egy bagoly áll. Óriás szemének karikáival a soffőrfülke ablakába mered. A teherautó bosszúsan töfög, a bagoly nehéz szárnycsapásokkal az út fölé repül és eltűnik a bokrok között.

6. Csu-Mointi

A Szibériából Közép-Ázsiába vezető út különös, mondhatnánk, meglepő örömet tartogat az utas számára.

Barnaul, ahol az út kezdődik, még nem érezteti e meglepetés közeledtét. Sőt, úgy tűnik fel, mintha Barnaulnak se környéke, se folytatása nem volna. Nehéz futóhomok fedi a város utcáit, mint fövény a tengerpartot. A homok tompítja a járást, fáradságossá teszi. A szél felkavarja és finom szemcséi a levegőben úsznak, akadályozzák a légzést. Homok, homok...

De ha korán reggel kiutazunk Barnaulból csak egy kilométerre is, éppen ez a homok az, ami váratlan örömmel ajándékoz meg bennünket. A felkelő nap tüze rózsás foltokat gyújt a sűrű, festőien szép fenyőerdő fáin, amelyek váratlanul tűnnek fel az út jobb- és baloldalán. Az aranyszínű homok ösvényt vág magának és eltűnik a fák között. Egyszerre, mintha ugródeszkáról pattanna fel, tűzszínű gombolyag: mókus szökdécsel egyik ágról a másikra és a nap ferde sugarainak fényében nedvesen csillog vöröses bundája. A vonat száguld az új, ismeretlen világ felé, mesebeli erdőn keresztül, mintha figyelemre intené az utast... Az erdő elmaradt mögöttünk, síkság tárul elénk. Káposztával, cukorrépával megrakott teherkocsik vonulnak végtelen sorban. Szemipalatinszk után már minden megváltozik. Megváltozott a föld felszíne, a föld arcának legfelső hámrétege. Az elhagyott barnauli homok aranypornak tetszik, összehasonlítva ennek az élettelen, beláthatatlan, végtelen homoksivatagnak hamuszerű szürkeségével. Mégis annyira elragadó ez a látvány, hogy nem tudjuk levenni róla a szemünket.

Az állomások homlokzatán most már nemcsak a nevük, hanem a kitérő száma is elolvasható. Már az állomások neve is szokatlanul hangzik. Tangiz, Tobe, Balakti Kol, Zsarma... Úgy látszik, mintha a nap egész közel lenne, árad belőle a forróság, mint a kályhából. A szél, mintha messziről, nagyon messziről jönne: jeges lehellete meg-megcsapja az embert. A szürke sivatagi homokbuckák, a barhanok különös, lefaragott körvonalai látszanak, kutak kusza gémei nyúlnak magasba az ég felé. Az állomások mellett egymáshoz támasztva, fából készült hófogó pajzsok fekszenek. Maguk az állomások is megváltoztak: a vakolt fehér és rózsaszínű házacskák helyett a tégla, vas és fa meglepően kecses egyesülése; fedelük egymásratolt, rombuszalakú, fehérre festett bádoglapok, a falak piros téglából készültek. Az erős szibériai fából készült ajtók széprajzú mintája olyan, mintha ritka szépérzékkel városi palota számára tervezték volna, nem pedig közönséges állomásépület számára.

Mennyit írtak valamikor a Turkszibről!* Most már évek óta üzemben van, de varázsa még mindig nem szűnt meg. Most is, éppúgy, mint azelőtt, szinte felkiált az ember meglepetésében, mikor a hamuszínű síkságon, száraz földhalmok és ezüstösen csillogó szikek vonala között felbukkan a sivatag hajója, az ázsiai kétpúpú teve, amely itteni környezetében különösen törékenynek és finomnak látszik, olyan, mintha puha bársonyból lenne.

Zsarma állomás bazára. Ruhák tarka egyvelege, tejeskannák zörgésse, forró káposztalaves és főtt krumpli, meg a vonat utasainak szeme elé terülő egyéb holmi, tarka összevisszaságban kavarog előttünk. Alkonyodik: balra a mennybolt fent rózsaszínű, lent már sötétkék: ez kelet; jobbfelé a lebukó nap sugaraitól pásztázott, ragyogó aranyszín: ez nyugat. Az arany fölött feltűnik a sarkcsillag ezüstös csillogása. Homok, homok...

Balhas következik. Mindössze 35 évvel ezelőtt írta egy geográfus: „Az itteni partmenti bozótban a szúnyogok és legyek milliárdjai tenyésznek és nem ritkák a vaddisznó-csordák, tigris leselkedik rájuk..."

Másnap a kiégett pusztaságon egy kínai nevű folyó, az Ili nefrit-színű szalagja bukkan elénk. Kihajolva az ablakon, látjuk, hogyan kígyózik a vasúti pálya és ereszkedik lejtősen a hídhoz.

* Turkszib = Turkesztán-Szibériai vasút. (A ford.)

A vonat befut Alma-Ata I. állomás pompás, nyárias, fehéren ragyogó állomására. Valóságos fürdőhely. Bódító illat leng körül: az állomás perronjának kövezetébe négyszögű virágágy illeszkedik: dohányvirág illata árad belőle.

De utazásunk még nem ért véget.

A háborúutáni ötéves terv idején a kazahsztáni homok újra találkozott az emberrel, aki harcra kelt ellene. Ha Alma-Atá-tól kissé távolabb utazunk, Lugovaja, a nagy és gazdag sztyeppei állomás felé, útközben egy kis állomás kerül elénk, Csu. A transzkazahsztani új vasútvonal, amely a szibériai fővonalat a Turkszibbel összeköti, erről a kis állomásról indul északra a kegyetlen, kihalt homokon keresztül és átszeli a sivatagot. A Petropavlovszk—Karaganda—Mointi—Csu útvonal utolsó szakasza elkészül és megvalósul Kazahsztan fővárosának régi álma: egyenes kapcsolata lesz Karagandával, a köztársaság ipari központjával.

Ha meg akarunk ismerkedni a Mointi-Csu építkezéssel, nemcsak ide, a 91. kitérőhöz kell elmennünk, ahol a kibontakozó építkezés különböző jelei, tégla, mész, faanyag, kirakodásra váró vasúti kocsik láthatók, hanem még két helyre is, amelyek két másik köztársaságban vannak.

A. V. Oszorgin professzor, a Kazahsztani Tudományos Akadémia közlekedéstudományi tagozatának vezetője, megismertet bennünket az új útvonal közgazdasági adataival. Azokban a kérdésekben, amelyeket a köztársasági kormány helyben dönt el, szintén Alma-Atában kapunk megfelelő tájékoztatást. De ha teljes, kimerítő, az építkezést minden oldalról megvilágító adatokat akarunk, akkor sokszáz kilométerrel messzebb, Taskentbe kell utaznunk, ahol az útépítés feje, a „Szredazzseldorsztroj"* trösztközpontja van.

Ebben a sorrendben ismerkedtünk meg a jövendő transzkaukázusi fővonallal, Közép-Ázsia egyik legfontosabb vasútjával. Ez az út bármely más útnál jellemzőbben igazolja a szovjet terv éltető erejét és a helyi köztársasági érdekek szoros kapcsolatát az össz-szövetségi állami érdekekkel.

A fák még nem hullatták el lombjukat, árnyékuk még ott imbolyog a szoba világos falain. Alma-Atában, ebben a kertvárosban, csend és dús növényzet veszi körül a Tudományos

* Szredazzseldorsztroj = középázsiai vasútépítési vállalat. (A ford.)

Akadémia épületét. Oszorgin professzor már nem fiatal ember, de élénken csillog a szeme és fiatalosan pereg a szava, mialatt kiteríti az asztalra a térképet és az iratokat. Műszaki problémákról, a természetről, a földről, ahol az út halad, az útépítés feltételeiről nem kell érdeklődnünk: itt a közgazdaság uralkodik, a számok. De mennyi gondolatot gyújtanak az emberben ezek a számok! A térképen előttünk Kazahsztan óriási térsége. Elférne rajta néhány európai ország egyesített területe. Itt egy kis karika: ez Alma-Ata, a köztársaság fővárosa, fölötte, észak felé, egynapi távolságra egy másik karika: ez Karaganda, a szénközpont. De, hogy a fővárosból Karagandába utazhassunk, eddig nem egy, hanem több napra volt szükségünk, mert nem vezetett oda egyenes út. Miért nem építették meg már jóval korábban ezt a fontos és szükséges utat?

— Részben azért — felel Oszorgin tanár — mert, bármily paradoxszerűen hangzik is, maga a szén, a karagandai szén, amelynek erre az útra szüksége van, akadályozta az út születését. Akadályozta azzal, hogy nem elég gyorsan fejlődött a szénkitermelés, nem elég gyorsan fejlődött a karagandai szénipar.

„Északra, a Karaganda—Akmolinszk úton — magyarázza a professzor — a szén Magnyitogorszkba kerül; ott 60%-ban kuznyecki és 40%-ban karagandai szenet használnak. Északra ugyanazon az úton jut a szén Orszkba is, amely szintén karagandai szénnel táplálkozik. Tegyük fel, hogy ez a szén — a kuznyecki szén helyett, amelyet eddig a Turkszib használt — az újonnan épült vasúton délre is eljut. Ez hatalmas előnyt jelentene a délvidék számára, megtakarítanánk másfélezer kilométer vasúti szállítást, annyit, amennyivel közelebb lesz a szén Turkszibhez. No és Magnyitogorszk meg Orszk? A közeli karagandai szén helyett most a távoli kuznyecki szénnel kell pótolni a hiányt. Ezzel az építkezés minden előnye kárbavész. Hogy az államnak valóban haszna legyen az útból, hogy egész Kazahsztánnak, a szén szállítójának és fogyasztójának haszna legyen belőle, emelni kell a szénkitermelést Karagandában, mégpedig olyan mennyiségre, amennyi elegendő mind Magnyitogorszk, mind Orszk, mind a köztársaság déli része számára."

Mi volt az mégis, ami előmozdította a széntermelést és siettette a Csu-Mointi út megépítését az új ötéves terv keretein belül? Hallgassuk csak újra Oszorgin professzor magyarázatát:

„A kazahsztani szénnek a kazahsztani gabona sietett segítségére. A gabonatermelés gyorsabban fejlődött, mint a széntermelés. A kolhozrendszer eddig soha nem látott gabonabőséget teremtett Kazahsztanban. A harmincas évek elején a köztársaság alig több, mint húszezer tonna gabonát tudott adni az államnak, az évtized végére pedig a köztársaság már hatalmas gabonaszállítóvá fejlődött. A gabona szintén mozog és a mozgásnak megvan a maga logikája. A háború előtt, de még most is, a nyugati körzetekből (Uralból, Cseljabinszkból) keletre kellett gabonát szállítani, keletről (Novoszibirszkből) pedig nyugatra. Így hát hatalmas szembejövő áruforgalom keletkezett, és vele együtt persze rengeteg fölösleges szállítási költség. Ennek el kell tűnnie! A logika azt követeli, hogy a délvidékhez legközelebb eső gabona délre menjen, a kelethez (Altáj) közelebb eső gabona keletre, a nyugathoz legközelebb eső gabona (Uralontúli, nyugatkazahsztani) pedig nyugatra. Ebben az esetben államunk a gabonaszállításon több, mint egymilliárd tonna-kilométert nyerhetne!"

Hogy ezt a célt a gyakorlatban elérjük, hogy könnyebben állapíthassuk meg az áruforgalom tervét, feltétlenül be kell fejezni a transzkazahsztani vonalat, vagyis megépíteni a Csu-Mointi vasutat.

Amikor majd vasúti kocsik gördülnek ezen a vonalon, akkor maga az út segíti Karaganda dolgozóit abban, hogy emeljék a szénkitermelést. Karaganda minden baja az, hogy felszíni termeléssel ott csak barnaszenet nyernek, a fémkohászat számára szükséges kokszolható szén pedig mélyen a földben található és kitermeléséhez nagy építkezés szükséges. Ezekhez a munkálatokhoz mindenféle anyag és sok ember kell. De az emberek nem nagyon szívesen jöttek ide, féltek a homoktól, féltek a Karagandába vezető, hosszú, kerülő úttól. Hiszen csak kezüket kell kinyujtaniok, hogy elérjék Alma-Atát, amelynek kertjeiben ezrével érik a piros alma. De az alma nem nagyon szereti a messzi szállítást és ezért kevés jut belőle Karagandába. Nehéz a helyzet a főzelékfélék dolgában is. Ha felépül az út, az élet is mindjárt könnyebb, szebb és vonzóbb lesz az embereknek és majd szívesebben jönnek ide. Látszólag már felfedtük a titkot, amit a két szó: „Csu-Mointi" takar. De amikor Alma-Atából Taskentbe kerültünk, akkor értettük csak meg, hogy valójában még semmit sem tudunk az útról, az építkezésről.

A „Szredazzseldorsztroj" igazgatójának dolgozószobája. Magastermetű férfi fogad bennünket. Simára borotvált fejét bronzszínűre égette a nap, makacs vonalú ajka vérbeli építőre vall; már néhány perc tiszteletet ébreszt a vele beszélgetőben. Alexandr Ivanovics Trusnyikov nyolc építési szakaszt vezet; ezek többezer kilométerre nyúlnak el. Szibéria jellegzetes szülötte; már kora ifjúságában vasútépítésen dolgozott, a Tomszk—Aszino-vonalat építette; a háború alatt a Taldi—Kurgan—Tekeli vasutat. Számára a „Csu-Mointi" vonal csak építési szakasz, egy a nyolc közül. De azért keresztül-kasul ismeri, mégpedig olyan oldalról is, amelyről eddig semmit sem hallottunk. Életre kelti szemünk előtt a Csu-Mointi mentén fekvő tájat, úgy beszél róla, ahogyan csak az építőmérnök beszél, aki a föld arcát változtatja meg.

„Tudják-e, micsoda építkezés ez?"

És mintha csak elénk vetítené a képeket. Víztelen sivatag. Az egész 448 kilométeren mindössze egy lakott pont, Min-Aral, ami „ezersziget"-et jelent. De nem ezer sziget van ott, hanem összesen alig ezer lakos. Az Ázsia szívében elterülő sivatag klímája: nyáron 50 fokos hőség, télen 45 fokos fagy. Csapadék egyáltalán nincs. Víz is alig akad. Tízmillió köbméter földmunka, ebből kétmillió köbméter szikla a hágón. Ide erős emberek, a győzelemben bízó emberek kellenek, akik nem félnek hőségtől, fagytól, sem homoktól, sem széltől.

Ami itt van, azt mind ide kellett szállítani: az étellel, lakással és építkezési gépekkel együtt az embereknek a drága ivóvizet is magukkal kellett hozniok. Olyan építkezés ez, ahol mindenről gondoskodni kell, bőséges élelmezésről a munkások számára, tartány-automobilokról, amelyek ivóvizet szállítanak ide, sőt még azt a vizet is meg kell itt találni, amellyel a mozdonyokat itatják majd, amikor megindulnak a homoksivatagon keresztül.

A Csu-folyó baloldalán a Mojun-Kum futóhomokja. Az útvonal elkerüli ugyan, de mégis csak a szomszédságban van és ez a szomszédság szörnyűséges. Nem érdektelen megemlíteni, hogy több mint 60 évvel ezelőtt, 1885-ben, megközelítőleg hasonló viszonyok között épült a Kaspintúli vasút: „Nehéz és szívós harcot kellett folytatni a futóhomokkal, amely a Bajram-Ali és Csardzsuj között elterülő, mintegy 160 versztnyi térséget elfoglalta. Ezen a területen a szélfúvás következtében helyüket

változtató homokbuckák tengere hullámzott és ez volt az útépítés legsúlyosabb szakasza. Volt idő, amikor kétség merült fel aziránt, egyáltalán lehet-e itt lerakni a vágányokat. Alig építettük meg a pályatestet, máris tönkrement. A szél behordta az árkokat, szétrombolta a töltéseket, kifújta a homokot a talpfák alól és egész homokhegyeket halmozott fel a síneken... Sokan azt javasolták, hogy a homokfúvások elkerülésére az egész vonalon mesterséges alagutat kell építeni. A vasútépítési gyakorlatban még seholsem fordult elő, hogy futóhomokon kellett vasutat építeni, ezért kellett minden lehetőséget kipróbálni. A vasúti töltést és oldalait tövises növényekkel, tamariszk és szakszaul ágakkal borítottuk, kidőlt szakszaul fákból védőfalat emeltünk a szelek ellen, itt-ott a homokon is megtermő cserjékkel szegélyeztük az utat, az úttestet magát agyagréteggel fedtük be. Az út legnehezebb szakaszain éber felügyeletet szerveztünk; ennek az volt a feladata, hogy lesöpörje a sínekre torlódó homokot. Mindezekkel a rendszabályokkal, amelyeket néhány éven át kitartóan alkalmaztunk, továbbá azzal is, hogy a vasúti töltést a barhanok magasságáig emeltük, végül is legyőztük a természetet és a homokfúvások, amelyek addig a vonatok forgalmát akadályozták, a mult emlékei közé merültek."*

Építőink már szovjet tapasztalattal, a Turkszib építésének tapasztalatával rendelkeznek. Nem félnek a nehézségektől. Sorra legyőzik őket.

Még olyan kevés idő telt el, de már itt, ezen a homokon, amelynek zizegő, száraz felszínén a sztyeppei kígyó siklott zsákmányt keresve, ahol — mintegy évezredek mélységéből újrakelve — ősi ásatag alakjában a sivatagi varanusz** meredt mozdulatlanul a napsütésbe, most már szovjet acélsínek futnak.

Még néhány év és a futóhomok a mult emléke lesz. Min-Aral magányosságát csak az akün *** éneke őrzi majd és új sínpár mentén állomások sorakoznak. Az út nyomán emberek jönnek majd, hogy legyőzzék a szárazságot, árnyékot és nedvességet teremtsenek, életrekeltsék a földet, új kerteket ültessenek, Kazahsztán köztársaság oázisait.

* „Oroszország" XIX. kötet, „Turkesztáni végvidék", 579—580. old. 7. fejezet, „Közlekedési utak" oroszul.

** Sivatagi varanusz (Varanus griseus Dand.) = sivatagi állat a nagytermetű gyíkok családjából. Délnyugat-Azsia sivatagjaiban otthonos. — (A ford.)

*** Akün = kazah népénekes. — (A ford.)

7. Bisztrovka-Ribacsje

A zöld paripa felnyerített: rekedten tülkölt kis autónk az Alma-Ata-i pályaudvar előtt lévő téren. Hogy időt takarítsunk meg, félnap alatt átrobogtunk Kazahsztanból Kirgizföldre.

Az út, amelyen az autó elindult, az elején kitűnő műút volt, de később kerekektől és lópatáktól feltört, kiszáradt úttá romlott: a régi Verniji postaútra tértünk. Valamikor karavánok jártak erre, később postakocsin utaztak itt. Mintegy 10 postakocsiállomás volt az út mellett. De most északon a száraz sztyeppe némasága, délen pedig, az Ilin túl, Ala-Tau hegyseg magas fala uralkodik. A vasút az országút forgalmának jelentékeny részét magához ragadta.

Az ólomszürke vidéken meredek szirtek, szakadékok, az árvalányhaj hegyes szárai és mintha Cooper regényeinek egyik lapja elevenedne meg, — préritűz lobog: valahol a sztyeppe szélén ég a fű. A nehéz, szürkéskék füst leülepszik és mint óriási sorompó átvágja az utat. Autónk belerobog ebbe a füstrétegbe, es egy percre, hosszú, örökkévalóságnak tetsző percre eláll a lélekzetünk. Eleinte hiába próbálunk levegőt szippantani, aztán alig tudjuk kilehelni tüdőnkből a fojtó füstöt.

A Csu-Ili-i magaslatok közelebb jöttek. Kopárak, tarkatollosak a sziklákra tapadó agyagtól és mohától. Az út a hosszú és komor Kurdaj-hágóhoz emelkedik. A hegyek kopár, csupán mohával benőtt oldalai szűkre szorítják az utat. Tombol a híres kurdaji szél, amellyel talán csak a tizenegy csomós kirgiz „után" versenyezhet. De itt a hágó teteje. A réten szénaboglyák, a nap csaknem fehérnek látszik. Leereszkedünk az ősi Pispek virágzó völgyébe, a szélesen elterülő, zöldelő kertek és parkok, csörgedező vizesárkok között épült gyönyörű Frunze városba. Szerencse, ha szép napos időben érkezünk a városba, mert ha ilyenkor látjuk, egész életünkre felejthetetlen marad a Kirgiz hegység (a volt Alexandrovszki hegység) látványa: az egymás mellett sorakozó hegyek csúcsai ragyognak az örökhó ezüstös sugárzásában, mint mesebeli csipkés várfalak és oly csodálatosan közelinek látszanak a tiszta levegőben, hogy az ember azt hihetné: egy-egy széllökés arcába csapja a hegyeket ellepő havat. Nem tudunk betelni a látvánnyal. Odarobogunk, erre az ezüstfalra, és csaknem keresztülszeljük, de már nem látjuk sem a panorámát, sem a havat.

Csak nemrég kínlódtunk át a még fürge kis autónk számára is nehéz út barázdáin és kőfodrain. De amikor Kirgizföldre érünk, egyszerre mintha bársonyon száguldanánk. És valóban, bársony terül el alattunk, szürke, lágy, sima és nyílegyenes utak, amelyeken óránként 60 kilométeres sebességgel rohanhatunk. A levegő süvít, szinte énekel, fuvallata most már nem jeges, mint a Kurdaj-hágón volt, hanem simogató és meleg.

Kirgiziában a nép építette az utakat. Ennek a jelentőségét csak később tudjuk meg. Ha a Kurdaj-hágón keresztül érkezünk Frunzeba, elővárosokon kell keresztül utaznunk. Idelátszik a nyugodt csatorna zöld szalagja: ez a Vorosilov-vizierőmű, 8 kilométernyire a várostól. A vizierőmű két szakasza, hozzávéve még két újabb, csak épülőfélben lévő állomást — az Alamedina-i állomásokat: — ez a köztársaság energetikai központja, egészben véve mintegy tízezer kilowattot szolgáltat. Látszólag nem sok! De ezek a kecses formájú, az egész nép erőfeszítésével megteremtett villanytelepek táplálják a köztársaság vegyi iparát. Kirgizia mindeddig főképpen mezőgazdaságáról és állattenyésztéséről volt nevezetes. A Tian-San (Mennyei hegyek), a Csu-Ili-i magaslatok, a távoli Dzsirgolan, amely már Kína kapujánál emelkedik, ritka fémeket rejtenek mélyükben: wolframot, molibdent, aranyat és — szenet. Higanyt és ólmot már bányásznak is. Ezek a kincsek mind a napvilágra kívánkoznak: áramra van szükség.

Frunze várost elkerülve, a kertes házakkal szegélyezett műúton egy faluhoz érkezünk, amelynek kövezetlen utcáin csaknem lépésben haladva, kopár helyre jutunk. Megint süvölt a szél, de ez nem a kurdaji szél. Az ulan, az erős és dühöngő magaslati szél tombol. Rohanását semmi sem fékezi a sík vidéken.

Töltés. Az épülő pályatest magasan húzódó vonala. Bisztrovka állomás vadonatúj, simára vakolt és fehér-rózsaszínűre festett épülete. Az állomás modelljét éppen ilyen vadonatúj és fehér-rózsásan láthatjuk az építkezés vezetője, Borics Iszidorovics Gyomin asztalán. Itt is, mint mindenütt az építkezéseknél, valami fiatalnak, újonnan születőnek lendülete hat ránk. Ez az érzés jelentkezik a hegyekről jövő és feltartóztathatatlanul előtörő szél szabad rohanásában, a friss földhányásokban, a szerteszét heverő építési anyagokban, a fehér mészkupacokban; ezt érezzük az igazgatósági épület ajtócsapko-

dásaiban, a hallgatag, téliesen öltözött, szinte kékesen piros, szélcserzett arcú emberekben. Itt van Bisztrovka-Ribacsje építésének vezetősége. Az új ötéves terv térképén csak nagyon rövid vörös vonal jelzi: az egész építkezés mindössze 78 kilométer. Alapjában véve ez nem is önálló vasút, hanem a Kant—Ribacsje vasút utolsó szakasza. Az út Kant—Bisztrovka-i szakasza már megépült. Az állomások elnevezése Közép-Ázsiában gyakran megtéveszti az embert: az állomást Kantnak hívják Persze nem Immanuel Kant, a königsbergi filozófus tiszteletére, hanem a cukorgyárról keresztelték így el (kant kirgizül: cukor). Például, amikor a Turkszib utasai először utaznak erre, meglepi őket „Zsanna Szemej" állomás franciásan hangzó elnevezése. De a második „n" betűt csak térképezőink írták fel, teljesen önkényesen, mert valójában nem Zsanna, hanem „Zsana" a szó és ez a titokzatos elnevezés nem más, mint Novij-Szemipalatinszk neve.

De mi az értelme ennek a kis Bisztrovka-Ribacsje-i útszakasznak? Jelentősége oly nagy, hogy már 1947 első felében megindították rajta a forgalmat. E kis útszakasz jelentősége egészen világossá válik, ha az utat az összes földrajzi és műszaki feltételek szempontjából vizsgáljuk. Bisztrovka állomás mögött kezdődik a Boom-szakadék, amelyet régi könyvekben Buam-szakadéknak neveztek. Már a forradalom előtt több, geológusokból és mérnökökből álló, nagytekintélyű bizottság vizsgálta és tárgyalta, hogy lehet-e ezen a szakadékon keresztül vasutat építeni, de lehetetlennek tartották.

Több mint fél évszázaddal ezelőtt P. P. Szemjonov Tjan-Sanszkij, nyomában pedig Berg geográfus „Kudarc szakadék"-nak nevezte ezt a szakadékot. Ennek az elnevezésnek a tudomány számára igen érdekes története van. Magasan fölötte, 1800 méterrel a tenger színe fölött, terül el egyik legszebb tavunk, az „Isszik-Kul" („Meleg-víz"). Tőle jobbra, a „Mennyei hegyek"-ben (Tian-San) születik a Csu folyó. Régesrégen a Csu vize nagyon mély volt, erősen megdagadt az óriási, most már eltűnt gleccserektől. Ez az egész vízfölösleg a tóba ömlött, mert odafolyt maga a folyó is. A folyó útja, mint a tó körül a többi hegyi folyóé, rövid volt. De a tó, mintha fulladozna a beléáramló víztömegek áradatától, a Kirgiz hegység résein lefolyt és kivájta a Boom-szakadék szűk szorosát. Később valamilyen természeti katasztrófa történt. A tudósok feltételezik, hogy földrengés, mert

az itt nagyon gyakran előfordul (a szejzmicitás* a szakadékban 7—8). A rázkódtatások felforgatták a hegyeket és a Csu folyó elkerült az Isszik-Kul-tótól. A Csu, hátrahagyva kis mellékfolyóját, a tóba ömlő Kutemaldit, a Boom-szakadékba ásta a medrét, folyása hosszabb lett, sorsa bonyolultabb. Jelenleg a Csu Közép-Ázsia egyik leghosszabb folyója. Vizével életrekeltette az Ortotokoj-vízmedencét Kirgiziában, életet adott a Mojun-Kum futóhomokjának Kazahsztanban és kapcsolatba került Közép-Ázsia két legnagyobb vasútépítkezésével. És most a Boom-szakadékban, a Csu felső folyása felé, ahol a tudósok egykor lehetetlennek tartották a vasútépítést, ott építjük a vasutat, összekötve Bisztrovkát (tehát Kirgizia központját, Frunzét is) az Isszik-Kul-tóval.

Nézzük meg a Boom-szakadék térképét, amelyet 1942-ben M. K. Pozsarisszkij készített. Az egyik kanyargós vonal megismétli a szakadék minden hajlását: ez a Csu. A másik, két vékony fekete vonal, valamivel egyenesebb, mint a kék szalag kacskaringói, de szintén hurkokat alkot, és cik-cakokban vonul: ez a régi műút. És végül a harmadik, vastag fekete vonal, a folyó és a műút kanyarjaival összehasonlítva, csaknem egyenes, helyenként átszeli őket, vagy pedig szorosan mellettük halad: ez az újonnan épülő vasút vonala. De még a szem is nehezen igazodik el azon a kis térségen, amelyen a három vonal halad. Milyen lehet itt a helyzet a természetben? Hogyan tudnak eligazodni ezen a szűk folyosón, meredek hegyszakadékok között, amelyek kemény, sötétlila és sötétzöld porfir, fekete diorit, vörösesszürke gránitsziklákból állnak? Hogyan fér itt el a folyó, a műút és a vaspálya?

Az építők olyan nehézségekbe ütköztek itt, és e nehézségek legyőzésére olyan új, szellemes és merész megoldásokat találtak, hogy a látszólag jelentéktelen kis építkezés, a Bisztrovka-Ribacsje szakasz építése, szinte páratlan mérnöki teljesítményt jelent, amelyhez hasonló nemcsak az ötéves terv építkezései között, de az egész világon nem akad.

Elindulunk és nyomban az ulan szörnyű uralma alá kerülünk. Ezt a szelet magasságinak nevezik, mert felülről lefelé fúj. Ráadásul még egy másik szél, a „szantas" uralkodik a szakadékon és a tópart lakói fölött, komoly zavarokat okoz a gőzhajó-

* Szejzmicitás = a földrengések erősségét és gyakoriságát kifejező szám valamely földterület számára.

zásnak a tavon és kellemetlenné teszi a szárazföldi közlekedést a szakadékon át.

Már esteledett, amikor indultunk. Az „ulan" ilyenkor kezdődik és egész éjtszaka tombol. Bíborpiros a napnyugta a szakadék fölött. A nem túlságosan magas, kerekhátú, csupasz hegyek tarka foltjai, különös alakú lejtők, a vízáradatoktól vagy a szelektől kirágott sziklanyílások futnak szembe velünk. Sisteregve rohan lefelé a Csu. Végül itt az állomás: „Mjortvaja pjetla".* Kiszállunk az autóból, hogy megnézzük a munkát. De hogy lehet odamenni? A nap vörös visszfénye beragyogja a földhányásokat, a hegy meredek sziklatömbjeit. Lent, közvetlenül a szikla alatt bömböl a folyó. A másik oldalon a meredek part. És semmi több. Nincs egy talpalatnyi hely, ahova léphetne az ember: az utat óriási földomlás zárja el. Mintha hegycsuszamlás történt volna itt, egy felfordított háromszögön, és beszórta volna az utat, folyót. A műútnak még a nyoma is eltűnt. Tovább menni nem lehet, csak visszafelé. De amint felemeljük a fejünket, látjuk, hol folyik a munka és milyen ez a munka. Kétszáz méter magasan áll, helyesebben: függ, különös módon a földbe kapaszkodva, mint valami nagy zsiráf, az „LK—217" számú földkotrógép. Alatta, az egész meredek lejtőn, amelyen ösvénynek még nyoma sincs, emberek dolgoznak ásókkal. Ezt a lehetetlen helyet „Glibovaja osszip"-nak (Sziklaomlásnak) nevezik.

Itt, mielőtt a földomlás eltorlaszolta a műutat, csak két emelet volt, két szűk kis tér a hegyen, lent a folyómeder, néhány méterrel feljebb pedig a folyópart mentén sziklába vágott keskeny műút. Hogy itt vasutat lehessen építeni, egy harmadik emeletet kellett teremteni, egy emelettel feljebb kellett emelkedni és új párhuzamos vonalat kiásni, kirobbantani az út számára. De itt a hegy lejtőjének esése és szerkezete olyan, hogy a vasút nemcsak a hegycsuszamlás, hanem a hegyomlás állandó veszélyében is forgott volna. Ezért az építők úgy határoztak, hogy nem várják be az igazi katasztrófát, hanem alapos megelőző „katasztrófát", hegyomlást rendeznek, hatalmas sziklatömb leomlását idézik elő, levágják a hegynek azt a sarkát, amely veszéllyel fenyegethetné a készülő utat. Így született ez a „Sziklaomlás" nevű munkarészleg. Háromszáz méter magasban felrobbantották a hegy csúcsát, azután kotrógépet állítottak

* Mjortvaja pjetla = bukfenc, salto mortale. — (A ford.)

az így nyert térre. A kotrógép működni kezdett, a mélység fölött függve dolgozott, rágta és zúzta az előtte levő földet. Ha felmásztunk volna a magasba, kiváló, nevezetes embereket láttunk volna, a tröszt legjobb kotrógépkezelőit, akik egy év alatt három év előirányzott munkáját teljesítették, Filimonov brigádját: Szemjon Kucan és Szumbajev gépészeket, Szidorov, Biszekejev és Lipatnyikov gépészsegédeket. Később még egy kotrógép került ide, az „LPG" gép Nabokov brigádjával.

Lent, a meredek lejtőn, emberek ásóval kaparják a földet a lábuk alól és a mélybe szórják...

Mikor eltakarítják innen a felrobbantott hegysarkot, akkor odalent megtisztul a földtől a műút is, szabaddá lesz a vasútvonal íve is, a szakadék fölött csaknem függőlegesen meredek hegyoldalt pedig megszilárdítják és állandó megfigyelés alatt tartják.

— Ez a szakasz persze nagyon nehéz a közlekedés számára, — sóhajt fel Gyomin építésvezető — külön útbejáróra lesz szükség.

A „Mjortvaja pjetlá"-tól visszamegyünk, hogy megkerüljük ezt a sziklatörmelékkel beszórt helyet és a Szemjonovszkij-hídon át (Szemjonov geográfus tiszteletére nevezték el így) a Csu másik partjára jussunk, onnan pedig tovább haladjunk előre a szűk hegyi úton, a süvöltő szélben, a mindkét oldalról összeszoruló sziklafalak különös körvonalai között. A 39. kilométeren, Dzsil-Arik állomásnál, új nehézséggel találkozunk. Itt fokozódó emelkedés van, és ez 12 kilométernyi szakaszon kettős vontatást követel. A technikában járatlan hegyilakó nem látja ezt a nehézséget; viszont jól ismer egy másikat. Nemcsak a geológusok és geográfusok tanulmányozták részletesen a Boom-szakadékot: ez a szakadék már ősidőkben is jólismert volt a filológusok és a népénekesek között. Itt játszódik le a „Manasza" című kirgiz hősköltemény cselekménye. Nemcsak egyszerűen a prózai Dzsil-Arik állomáson utazunk át, hanem az ősi „Dzsolojdun besegi" legenda rétjén is, ahol Dzsoloj bölcsője volt, az a mélyedés, amelyben a hagyományok szerint a csecsemő Dzsoloj óriás teste feküdt. Az ősrégi legenda emléke köröskörül mindent a képzelet világába emel, nagyszerűvé, csodálatossá és vadregényessé tesz... És mintegy válaszul gondolatainkra, egyszerre csak az út szűk hajlásában egy hajó kísértete úszik elénk. Álmodunk-e? De a gépkocsi a kísértet közvetlen közelébe

ér és lassan megkerüli. Ha kinyújtjuk a karunkat, elérhettük volna a hajó faorrát. A nagy hajót lassan, különleges görgőkön, szárazföldi úton csúsztatják, hogy az Isszik-Kul vizere bocsássák.

Tovább haladunk. Újra szél, fagyos leheletétől mintha jéggé vált volna szájpadlásunk. Hirtelen meg kell állnunk: őr tartóztat fel bennünket. Várnunk kell, sokáig. Valahol elől, már régen elhangzott rettentő erejű robbanások dübörgése nyomában, fekete földszökőkutak lövelnek magasba. Végre megtisztították az utat. Egy darabig tovább utaztunk, azután kibújtunk az autóból. Egy kis állomáson vagyunk. A neve: Kiz-Kija („Vőlegény és menyasszony"). Elpusztult szerelmesekről szóló romantikus legenda fűződik ehhez a névhez. Ezen a helyen a robbantások egész sorát kell végezni, hogy egy kilométernyi keskeny sávot elhódítsanak a szikláktól.

Egymást támogatva másszuk meg az esti levegőben a meredek sziklát. Szédítő magasan állunk. Óvatosan lépkedünk a szikla peremén, ahol egymástól meghatározott távolságra mély, kerek kutakat ástak, helyesebben, vájtak. Ezekben a kutakban hatalmas mennyiségű robbanóanyagot helyeztek el. Azután robbantják a hegyet és csaknem kilométer hosszúságú sziklaréteg repül a levegőbe, törmelékével beszórja a műutat és a folyót. Az emberek minden másodperccel számolva, hallgatagon takarítják el a köveket az útról, a sziklaszegélyről, azután új kutakat vájnak. Az út napjában háromszor nyílik meg a forgalom számára egy-egy félórára. Máskor elzárják az átjárást a szakadékon. A sziklaszegély méterről méterre lejebb ereszkedik, mindaddig, míg el nem éri a szükséges szintet. Így születik a vonal Kiz-Kijánál.

De még mindig nem végeztünk a nehéz útszakaszokkal. A Kiz-Kija és Kok-Majnak közötti szakasz következik. Már csaknem besötétedett. Az autó fényszórója gyenge foltokat gyújt a földön, a vadul dühöngő szél csaknem a sziklához szorítja a nyitott, könnyű kis autót. Haragosan, mint a medve, mormog és nyög a közeli folyó. Narancssznűen, mint a kályhában izzó szén, szélszaggatta felhők között feltűnik a hold. A fényszóró és az égen megjelenő holdfestette vöröses fénycsíkok gyenge fényében látható a szakadék partja és szűk járata. Mi van itt? Talán újra robbantanak? Itt újabb merész műszaki gondolattal találkozunk. Az építők ezen a szakaszon, a folyó túlsó partjához szorítják a Csu folyó vizét, lépésről lépésre hódítják el tőle a sínpályához szükséges helyet. És ha árvíz esetén megbolondul

a Csu, átcsap a gáton, elönti a síneket és lerántja róluk a vonatot? Mi lesz akkor? De a mérnökök mindent előre láttak, kiszámítottak és meggondoltak. A Csu a vonat mellett rohan majd, fehér habot hányva dühödt erőfeszítésében, összeszorulva, viharos erővel fokozva nyomását, mint víznyomásos alagútban és talán majd ott, ahol a szakadék megengedi, alázatosan hajtja a hidroturbina lapátjait.

A Bisztrovka-Ribacsje vonal építésének aránylag rövid szakaszán egész sereg, sok munkát adó építményre van szükség, amelyek más és más módon győzik le a korábban leküzdhetetlennek tartott természeti akadályokat. Minden egyes állomás — Mjortvaja pjetla, Dzsil-Arik, Kiz-Kija, Mok-Majnak, amelyeket ősi kirgiz legendák lengenek körül — nehéz és bonyolult feladatot ró a mérnökre: mesterséges hegyomlás, tömeges vetőrobbantások, a folyó félreszorítása, végül a bonyolult és nehéz útépítés. Mennyi emberi erő, menyi ember!...

A köztársaság ezrével ad kolhozparasztokat az építkezésnek. Az Isszik-Kul területről, a Tjan-San területről jönnek ide emberek. Az útépítés igazgatóságában tárt karokkal várják a kedves vendégeket; készülnek a fogadásukra, lisztet és téglaalakúra préselt teát halmoznak fel, amelyet ezen a vidéken nagyon szeretnek. És a lakások? Az Isszik-Kul területről érkezőknek előkészítették a lakást, a tjan-saniak pedig magukkal hozott meleg nemez jurtáikkal* együtt szegődnek el az építkezésre. Ők azok, akik az egész néppel együtt megépítették az itteni „bársonyos" utakat. A kirgizek szíves-örömest mennek népépítkezésekre. Egyik-másik ott is marad állandóan, mint például a négyszáz „öreg", 50—55 éves kirgizek, akik az első tömeges elvonulás után itt maradtak.

A hold egyre magasabbra emelkedik az égen, szélesebbé válik a szakadék, dühödtebben tombol az után: a gépkocsi kifutott a Boom hegyszorosból az új síkság széles térségére. A hirtelen kanvarulat mögött szélkorbácsolta, holdfényben csillogó, ezernyi szikrát tükröző vízmedence tündököl: az Isszik-Kul-tó...

Közeledett a reggel. Még alig pirkadt. Felkeltünk és úgy, ahogy aludtunk, bundásan, sapkásan kimentünk a nyirkos, hideg szobából. Kiálltunk a küszöbre. „A világ végének" látszott az elénk tűnő látvány, a csodálatos meleg, csend és szépség világa.

* Jurta = nomád sátor. — (A ford.)

A nap úgy melegített, olyan forrón sütött, mint júliusban. A tó mozdulatlan kék tükre ragyogott a napfényben. Ribacsje város frissen meszelt házikói fehéren tündököltek a víz nyugodt kékje fölött. A nagy „Kirov" gőzhajó kirakodott: mint végtelen aranyfolyam, ömlött az elevátorba a Tjan-San gabonája. Az elevátor mögött gabonaraktárakat látunk, gabonát a földön, egész gabonahegyeket. Visszagondolunk a Boom szűk szorosára, a műútra, amelyet naponta csak másfél órára nyitnak meg a robbantások között, a teherautók hosszú sorára az őr előtt, a görgőkön mozgó óriás hajóra, amely a szárazföldön kúszik a víz felé... Gabona! Nemcsak a ritka fémnek és a dzsirgolani szénnek, hanem a tjan-sani és isszik-kuli aranyszínű gabonának is utat nyit itt a vasút.

8. Pihenés a tó mellett

Szükségét éreztük, hogy megpihenjünk egy percre. Az ilyen percet a tornászok „pihenj"-nek nevezik. Fel kell oldani a feszültséget, szüneteltetni az egymásra halmozódó új és új benyomásokat, hogy meggondoljuk mindazt, amit láttunk, amin végigmentünk, hogy megértsük mindezt és összegezzük, amennyire lehet... Ám a pihenés sem volt semmittevés. Bejártuk az Isszik-Kul északi partját, de most már céltalanul bolyongtunk a ragyogó, szinte égető napsütésben és élveztük a forró, csendes pihenő nyugalmát. Ahol eszünkbe jutott, megállítottuk kis kocsinkat és a parthoz mentünk.

Körülöttünk ismeretlen, új világ. Az út hol eltávolodott a tótól, hol a víztől simára csiszolt, hullámoktól nedves parti köveken futott. A távolban itt-ott minden építészeti igény nélkül, szétmálló, szürkéssárga téglából épült, négyszögletes sírok, „mazari"-k tűntek föl. Néha-néha kirgiz temetkezési helyeket láttunk, frontjukon jobbra és balra egy-egy oszlop, magas agyagfal veszi körül őket. Az út közelében kolhozmezők terültek el.

Itt láttam először hatalmas mákföldeket; ópiumot termelnek. Tavasszal, amikor a mák még fiatal, vékony műtőszerszámhoz hasonló késsel néhány vízszintes karikát vágnak a mákfejen. Őszre a mákfejek kiszáradnak és megsárgulnak, faluk megkeményedik, megtelnek levegővel és zörögnek, mint a bambusz. A metszett sávok mentén pedig, mintha borostyáncseppek

lennének, ott feketéllik a kifolyt és megkeményedett nedv, a gyógyászatban oly becses ópium csöppjei. Késő ősz volt, amikor Isszik-Kul-on időztünk, de a mákszüret még nem kezdődött meg és a feketesávos, fekete csöppekkel behintett mákfejek végtelen sokasága ringott és zörgött a mezőn.

A kolhozparasztok fejbólintással üdvözöltek, vendégül hívtak jurtájukba. A szovjet kultúrélet és a régi, patriarchális életmód sajátságos keveredését éreztük egész utunkon. Régi háziszőttes szőnyegeken, amelyek azelőtt a jurták falain függtek, a Vörös Hadsereg repülőinek és tankistáinak, mérnöknőknek fényképeit láttuk. Hosszú, kecskeszakállas, ősz csabán* keskenyvágású, jóságos, pápaszemes szemével épp egy kirgiz újságból tekintett föl ránk. Útitársunk, Tazabek Szamancsin kirgiz tudós és író, legendát mondott a pej ménről, „Toru ajgir"-ról, amely a déli partról megszimatolta az északi parton levő ménest és átúszta a tavat. Mesélt az elmerült ősi városról, amelynek falai derült időben jól láthatók a tó fenekén. Ezeket az elbeszéléseket az ötéves tervről, a Przsevalszk-ban lévő ércbányákról, a gyermekszanatóriumról, új vizierőműről, készülőfélben lévő értekezéséről szóló adatokkal váltogatta. Valahogy nem akartuk elhinni, hogy egy évszázadnál kevesebb, mindössze 90 év választ el bennünket P. P. Szemjonov, a híres kutató első utazásától az Isszik-Kul-ra. Szemjonov 1856 szeptemberében indult útnak, kozákok kíséretében, kirgiz vezetőkkel. Útjában tigrisekkel, vaddisznókkal, medvékkel találkozott, véres ütközetet vívott a karakirgizekkel, akik rátörtek a karaván ra és az utasokra.

„Délután 4 órakor érkeztünk az Isszik-Kul-hoz, — így szól Szemjonov elbeszélése — és szívesen maradtunk volna itt másnap is, de túlságosan veszélyes volt a tó partján éjtszakázni... Tábortüzeink az Isszik-Kul mindkét partján (Kungej és Terszkej) láthatók lettek volna és könnyen megtörténhetett volna, hogy elzárják utunkat. Isszik-Kul-hoz való megérkezésünkről már nyilván tudomást szereztek a karakirgizek, mert korán reggel távoli lovast láttunk... Ezért úgy döntöttem, hogy nem maradunk itt éjtszakára és az előző éji szállásra megyünk."**

P. P. Szemjonov még abban a hónapban másodszor is kitért az Isszik-Kul-hoz a Boom-, vagy mint ő nevezi, Buam-sza-

* Csabán = juhász. — (A ford.)

** P. P. Szemjonov-Tjansanszkij: „Utazás a Tjan-Sanra"; Állami Földrajzi Könyvkiadó, Moszkva, 1946. 107. old.

kadékon át. Az olvasó már egyszer átutazott velem ezen a szakadékon, most pedig, amikor ezeket a sorokat írom, már vasúti kocsiban roboghat végig rajta. De a híres orosz geográfusnak nem volt ilyen könnyű az útja. Merész tervet gondolt ki: felkeresi a szaribagisokat (a karakirgizek egyik törzsét), akikkel a kozákok csak rövid idővel azelőtt valóságos harcot vívtak, békét és barátságot ajánl fel a legfelsőbb „manap"-juknak, Umbet-Ale-nak, a nemzetség fejének. „Másnap reggel, amikor felébredtünk (szeptember 25), a hőmérséklet —1,5 fok Celsius volt. Az éjtszaka nagyon hideg volt és sátrunk szinte eljegesedett. A hajnal ködös volt, de reggel 7 órára mégis felszedtük sátrunkat. Nem akartunk időt veszíteni. Kiderült, hogy a szaribagisok már nincsenek a Csu völgyében. Az oroszokkal vívott véres csatától megriadva valószínűleg elmenekültek, bizonyára az Isszik-Kul-tóhoz. Úgy határoztam, hogy én is odamegyek egész csapatommal, a Csu folyó mentén, a vad Buamszakadékon keresztül. Az igazat megvallva, 90 lovasból és 20 málháslóból álló (teve szerencsére nem volt velünk) nagy csapatunk számára az áthatolás a 80 versztnyi, csaknem úttalan szakadékon keresztül, amelyben, vagy amelyet elhagyva, találkoznunk kellett elkeseredett ellenségeinkkel: esztelen vállalkozásnak látszott... Mikor beértünk a szakadékba, a katlan hamarosan annyira szűkült, hogy már nem haladhattunk tovább a Csu folyó jobbpartján, mert az óriási magasságú kősziklák egészen függőlegesen tornyosultak a folyó fölé. Kénytelenek voltunk átgázolni a rohanó vizű folyón a balpartra és ott folytatni utunkat, míg hasonló akadály nem kényszerített bennünket, hogy a jobbpartra keljünk át.

Már alkonyodott, az eget sötét felhők takarták és rövidesen vaksötét lett. A felhők közül időnként előbukkant a telihold és rövid időre megvilágította az utat. Előrehaladásunkat rendkívül megnehezítette, hogy ösvényünk nem mindig a folyó partján vezetett, mert helyenként a partmenti sziklák egészen meredeken ereszkedtek a folyóba. Kerülővel másztuk meg a sziklafolyosó oldalfalait, amelyet méltán neveztek Buamnak (az altájiaknál Bom).* Veszélyes ösvényeken kellett a sziklára felkapaszkodnunk, hogy felülről kerüljük meg a meredek szakadékokat. Ezt a

* „Bom" = óriási kőszikla, amely elzárja az utat és oldala a folyótól átszelt szakadékra hajlik. Sok ilyen bom található Ojrotiában, a Csujszkij-postaúton.

kerülőutat természetesen gyalog kellett megtennünk, lovainkat kantárszáron vezetve. A málhás állatokról is levettük a terhet és magunk cipeltük. Itt-ott, ahol csak lehetséges volt, úgy kerültük el ezeket a nehézségeket, hogy a szakadék lábánál, a rohanó folyó árja ellenében, gyalog gázolva haladtunk előre, a folyómederből kiálló sziklákat kerülgetve, miközben szüntelenül az a veszély fenyegetett mindegyikünket, hogy az eszeveszettül rohanó hullámok elsodorják.

Így mentünk hihetetlen erőfeszítéssel hajnali 3 óráig; ekkor végre egy szűk katlanhoz jutottunk, ahol bevártuk a reggelt. Ez a hely közvetlenül a folyó partján van, két magas „bom" között; a csúcsokra mindkét oldalról őrszemeket állítottam. A Csu folyó vízesései olyan zajt okoztak, hogy sehogysem tudtam sátramban elaludni. A Buam-szakadékban töltött éjtszaka volt talán a legfélelmetesebb egész életemben. Csaknem 100 ember életéért és az egész vállalkozás sikeréért engem terhelt a felelősség."*

Ezt az elbeszélést csak azért idézem, hogy ezzel is bizonyítsam, mily nehéz volt a Buam-szakadékban, ahol Szemjonov gyalogszerrel is alig tudott előrejutni, először jó műutat építeni, most pedig a műúttal párhuzamosan, helyet találni a vasút számára is. De szeretném az olvasó figyelmét ezenkívül még másra is ráirányítani.

Voltaképpen mi volt Szemjonov „vállalkozás"-ának a célja? Homentovszkij ezredesnek, az akkor csak nemrég Oroszországhoz csatolt tartomány, az Ilin túl elterülő végvidék főnökének kérésére P. P. Szemjonov arra vállalkozott, hogy kipuhatolja a szaribagisok „hangulatát". De a nagyműveltségű orosz utazó sohasem lövetett fegyvertelenekre,** tehát ahelyett, hogy ellenséges táborban végzendő szokásos felderítést szervezett volna, mást határozott: ajándékokat vitt magával. Egy útjába kerülő aulban (faluban) tolmácsok útján kérte, hogy adják át az ajándékokat az ellenséges karakirgizeknek. Azt is kérte, hogy közöl-

* P. P. Szemjonov-Tjansanszkij: „Utazás a Tjan-Sanra"

** Azután, hogy Homentovszkij csapata a karakirgizekkel megütközött, ez utóbbiak annyira felbőszültek, hogy a fogságba került sebesült kozákokat darabokra vágták (112. old.) P. P. Szemjonov másképp járt el velük. Miután kiszabadított kezükből egy üzbek karaván, amelyet a karakirgizek megraboltak üldözésükre indult, de amikor már a rabló „barantá"-, a vérbosszúban résztvevő csapat tagját utolérte, nem akart fegyvertelenekre lőni és ezért elhatározta, hogy visszatér. (113. old.)

jék velük: „vendégségbe" utazik hozzájuk, mint jószándékú barát. Maroknyi emberével valóban megjelent a nagyszámú szaribagisoknál. P. P. Szemjonov vendégként ült a díszsátorban, elfogadta a megvendégelést és beszélgetés közben azt mondta nekik: messziről, Oroszország fővárosából érkezett ide, hogy megtekintse, hogyan élnek az orosz telepesek a távoli határon; értesült a véres összeütközésről és úgy véli: az oroszok között, akik a Nagy Hordának Oroszország uralma alatt levő földjein várost építettek, és a karakirgizek között jó szomszédi viszonynak kell lennie. Jó szomszédoknak pedig nem kell barantát* folytatniok, hiszen az könnyen háborúvá (dzsou) fajulhat. Az oroszok sohasem támadtak és nem is támadnak a karakirgizekre, de ha az utóbbiak mégis valamilyen barantát hajtanak végre — nemcsak az oroszok ellen, hanem alattvalóik, a Nagy Horda kirgizei ellen, — akkor nyomban bekövetkezik a megtorlás, mint ahogy történt is. De az oroszok nem akarnak semmiféle ellenségeskedést."** Ezért jött vendégségbe Umbet-Uléhez és hozott neki ajándékokat, meg akarja tudni, lehet-e Umbet-Ule tamirja (barátja).

Ilyen volt az igazi orosz hazafi, ilyen volt P. P. Szemjonov. De ismerni kell azokat a körülményeket is, amelyek között ilyen helyes tapintatossággal és igaz emberséggel cselekedett. Hiszen magá Szemjonov a cári hatalom hivatalos engedélye nélkül érkezett ide, a Tjan-San felkutatására. Nem kapott semmiféle diplomáciai felhatalmazást, sőt mi több, mint a hatvanas évek többi demokrata gondolkodója, ő sem érezhette magát biztonságban a cári csendőröktől. Naplója elején nem minden irónia nélkül ír arról, hogyan várták 1856-ban Pétervárott a parasztok felszabadítását, de II. Sándor cár mindössze csak a katonai egyenruhát változtatta meg. „Törvényeket vártunk, de csak nadrágot kaptunk."

A továbbiakban harcosan, élesen és őszintén mondja el, hogyan kellett útnak indulnia: „... Nemcsak az lett volna súlyos hiba részemről, ha a Tjan-Sanra való behatolásra irányuló óhajomat állítom előtérbe, hanem még az is, ha bárkivel közlöm szilárd elhatározásomat, hogy el is jutok oda. Ez a szándék erős ellenállásba ütközött volna a külügyminisztériumban,

* Baranta = vérbosszú az ázsiai nomádnépeknél a jószág elhajtásáért, falvak feldúlásáért és emberek fogságba hurcolásáért. — (A ford.)

** P. P. Szemjonov-Tjansanszkij: „Utazás a Tjan-Sanra". 117. old

hiszen az féltékenyen óvta az orosz határon túl elterülő országokat attól, hogy az orosz földrajztudomány, orosz utazók eljussanak oda, pedig Németország akkor már nyiltan, az egész világ szemeláttára szerelt fel Közép-Ázsiába induló expedíciót...“* A cári külügyminisztérium úgy óvta az ázsiai országokat az orosz utazóktól, mintha a németek számára őrizné ezeket az országokat.

Ilyen helyzetbe került Szemjonov, amikor elhatározta a Tjan-San felkutatását. Szemjonov, aki a cári miniszterek ellenségeskedésétől való félelmében valóban titokban ment el az Isszik-Kul-hoz, mégis minden lehetőt elkövetett Oroszország dicsősége, az orosz nép államérdekei és tekintélye érdekében. A karakirgizek, akikhez vendégségbe ment, az oroszok iránt ellenséges kokandi kán alattvalói voltak. Szemjonov, miután Homentovszkij kérésének teljesítésére vállalkozott, a közönséges felderítés helyett mélységesen emberi és okos diplomáciai küldetést végzett. A karakirgizek megbecsüléssel adóztak az orosz ember nemes jelleme és bátorsága iránt, aki vendégül tért be sátoruk fedele alá. Szemjonov sátrukban éjtszakázott és valamennyi kísérő társával együtt sértetlenül tért vissza Vernij városába — Alma-Atába, Kazahsztán jelenlegi fővárosába — amelyet nem sokkal azelőtt építettek. Szemjonov nemcsak megbecsülést, hanem szeretetet is keltett a karakirgizekben az oroszok iránt.

Közép-Ázsiában sok olyan orosz ember volt, akik a barátság és kultúra alapjait rakták le a nomád népek között, olyan emberek, akik nem a cári hatalom „végrehajtó szervei“, hanem éppen ellenkezőleg, ellenségei, sőt néha az önkényuralom áldozatai voltak. Szemjonov művében még egy kitűnő elbeszélést találunk, az ú. n. „csolokozákok”-ról, azaz Szibériából szökött orosz emberekről, akik előbb Taskentben telepedtek meg, majd amikor Kazahsztán orosz uralom alá került, rászánták magukat, hogy odaköltöznek, „hazai földre”, azaz újra orosz alattvalók lesznek. A csolokozákok kirgiz nőket vettek feleségül és a Karatala folyó mentén falvakat és tanyákat építettek: ezek a települések gondosan fehérre mázolt, lapostetejű kunyhókból állottak; a bennük lévő kemencék lehetővé tették a téli tartózkodást is. A kozákok nagyon dícsérték e kunyhók lakóinak, vagyis a csolo-

* P. P. Szemjonov-Tjansanszkij: „Utazás a Tjan-Sanra“. 36. old.

kozákoknak ügyességét nemcsak mezei munkában, öntözőcsatornák építésében és állattenyésztésben, hanem kertgazdaságban és építkezésben is."* A csolokozákok nem felejtették el az orosz nyelvet és egyikük, amikor Szemjonovval találkozott, elmondott egy esetet, amely vele történt, amikor orosz konzulátust építettek Kuldzsában. Kirgiz rokonainak ajánlására Zaharov konzul meghívta, hogy rakjon neki kályhát. Sokáig magyarázkodtak a konzullal kirgiz és üzbek nyelven, de sehogysem tudták megérteni egymást. Végre a csolokozák kályhásmester oroszul kérdezte meg a konzult: „Dehát milyen kályha kell nagyságodnak, orosz vagy hollandi?" A konzul elnevette magát és a csolokozák olyan kályhát rakott neki, amilyet a kínaiak még sohasem láttak.**

Jól kell ismerni és nem szabad elfelejteni (különösen a nemzeti szovjet köztársaságok íróinak) az oroszok Közép-Ázsiába történt behatolásának ezt az időszakát, tudniok kell, hogyan mentek oda az orosz nép legbátrabb és legenergikusabb fiai; kultúrát, tudást, ügyes munkáskezet vittek magukkal, készséget arra, hogy gyorsan értsenek, tanuljanak és meghitt baráti viszonyba lépjenek azokkal, akik között megtelepedtek. Orosz tudósok, katonai körökből származó hazafiak, a népből sarjadt bátor és művelt oroszok, Szibériából menekültek, akik — bármi történt is velük a multban — megőrizték forró szeretetüket hazájuk iránt, vállalkozó szellemüket és tehetségüket a munkához. Ezek az emberek, a maguk módján, az orosz kultúra terjesztői voltak Ázsiában. A kapitalista Oroszországnak a feudális Keletre gyakorolt hatásáról a következőket írja Friedrich Engels 1851. május 23-án Karl Marxnak: „... Oroszországnak valóban progresszív szerepe van Keleten."***

De térjünk vissza félbeszakított utazásunkhoz.

A 71. kilométeren kiszálltunk a gépkocsiból és leültünk a forró kövekre, közvetlenül az áldott víz szélén, amelyről Szemjonov azt mondta, hogy „csodálatosan átlátszó és világoskék színe gyönyörű."**** Forrón sütött a nap és hihetetlen volt, hogy a hegyek mögött, néhányszáz kilométerre innen már a tél rendezkedik be. A nap, mintha vér csillogna sugaraiban, szokatla-

* P. P. Szemjonov-Tjansanszkij: „Utazás a Tjan-Sanra". 83. old.
** P. P. Szemjonov-Tjansanszkij: „Utazás a Tjan-Sanra". 86. old.
*** K. Marx és F. Engels művei. 21. köt. 211. old., oroszul.
**** P. P. Szemjonov-Tjansanszkij: „Utazás a Tjan-Sanra". 106. old.

nul meleg árnyalatokkal aranyozta be a kis kövek sokaságát, a konglomerátumokat, amelyeket a sós hullámok csiszoltak simára. A másik nagyon távoli, szinte láthatatlan part fölött felhőként úsztak el a hegyek hófedte bércei.

A távoli multból gondolataink visszatértek a gazdag és alkotó jelenhez. Szovjet-Ázsia épül! Igaz, hogy most még kevesebb itt az építkezés, mint Szibériában vagy az Uralban, de az építők már tartósan berendezkedtek itt. Talán sehol sem lesz a jövőben annyi építkezés, a gazdasági fejlődés természetes következményeként megvalósuló építkezés, mint éppen itt. Azokon a neveken kívül, amelyeket az ötéves terv felemlít, sok új nevet hallottunk. Ezek a nevek még „nem vonultak be" a tervbe, de feltétlenül bevonulnak a jövőben. A Hanabad-Tjube vasutat Kirgiziában még nem tervezték meg, de senkisem kételkedik benne, hogy ezt a vasutat is megépítik. Kara-Tjubéban jó minőségű, kokszolásra alkalmas szén, mangánérc és vasérc is található. Az üzbekisztáni vasgyárat most messziről szállított szénnel táplálják. De ha ez az út elkészül, akkor a gyár teljes egészében helyi nyersanyagot használhat. Az út nem nagy, mindössze kilencven kilométer, de — el kell ismerni — építése ugyancsak nehéz.

Üzbekisztánban még egy „reménybeli" vonal van, a Csimkent—Taskent—Pridonovo vonal; ezt külön kivezető útnak szánták Fergana számára, a túlterhelt Arisz és Urszatyovszkaja állomás megkerülésével. Ez sem lesz könnyű munka. A Csu—Mointi vonalat is nehéz megépíteni, de most már mégis csak elkészül.

Mit kérnek az építők, akik a holnapra gondolnak, a folyamatban lévő és az eljövendő építkezésen törik a fejüket, amelyek elkerülhetetlenül újabb és újabb építkezéseket vonnak maguk után? Min aggódnak legtöbbet, amikor velünk, sajtómunkásokkal beszélnek, olyan emberekkel, akik kérésüket továbbíthatják Moszkvába?

A leggyakrabban és legélesebben a gépek felől kérdezősködnek. Nézzük csak például az óriási földmunkát, amelyhez tízezrével kellenek a munkáskezek, pedig óriási a munkáshiány. A földet kotrógépek emelik ki és teszik a vagonokba, de egyelőre még lapáttal rakják ki onnan. Miért? Azért, mert még nincs elegendő billenőkocsi, automatikusan kirakodó tehervagon.

Körülbelül százmillió köbméter földet kell lapáttal kihányni. De ez még nem minden. A lapátoláson még sok minden múlik Mindenekelőtt ez a lapátolás okozza az időbeosztás nehézségeit. Megy a vonat. Érkezéséről idejekorán értesítik az útszakasz főnökét, és ő gyakran távoli vidékekről toboroz embereket. De a vonat valahol megakadt, késve érkezik. Az emberek vagy megvárják, vagy ha nem akarnak várni, elszélednek. Mikor aztán mégis csak megérkezik a vonat, már nincs, aki kirakja. Ennek persze az a következménye, hogy a szerelvény vesztegel, zavarja a közlekedést.

Még egy kérdés: a kotrógépek. A közlekedéshez szükséges földmunkák 75%-a kisebbfajta és különböző helyeken kell elvégezni. Ehhez a munkához főképpen 0,25 köbméter kanalú, kiskapacitású, de mozgékony kotrógépekre van szükség, oly kotrógépekre, amelyek óránként 40 kilométer sebességgel tudnak helyet változtatni. Az ilyen kotrógép mindent maga végez. Szükség esetén fel lehet használni emelődarunak, igen alkalmas kisebb katlanok ásására, százféle pályaépítési munkára. Ilyen szerkezetű kotrógépeink azonban nincsenek. Óriási kotrógépeket készítünk, de ilyen kis gépeket nem. Ilyen gépek gyártása mindennapos szükségletet közlekedési építkezéseink számára. Kis kapacitású, mozgékony kotrógépek és automatikusan kirakodó gondolavagonok kellenek sürgősen! Tűzzék gyáraink napirendre a gyártásukat, ez a legnagyobb kérés!

A szibériai építkezéseken nagyszerű emberekkel találkoztunk. Nyomjelzőkkel, akikről még lebilincselő regényeket fognak írni. A nyomjelzők szintén elmondják beszélgetés közben „legfőbb" kérésüket: legyen a Szojuztranszprojektnak egy évre előre kész munkaterve. Ebben a munkatervben mutasson rá, milyen munkát, milyen méretű munkát végeznek majd, még a munkálatok kezdete előtt bocsássa ki ezt a tervét, ne pedig a folyó év első negyedében. Miért szükséges ez? Azért, mert néha megesik, hogy egy vonal nyomjelzéséről szóló határozatot, amely mondjuk, négy hónapnyi határidőre szól, két hónapig „továbbítanak" a Mosztranszprojektbe, ott meg esetleg visszatartják egy hónapig, és csak ezután kerül a nyomjelzők kezébe, tehát ők a meghatározott négy hónap helyett egy hónap alatt kénytelenek a munkát elvégezni. Új vasúti vonal nyomjelzésének tervezésénél, amelynek országos jelentősége van, még az is szükséges lenne, hogy ne csak a munka határidejét és a vonal irányát szabják

meg, hanem gondoskodjanak mindenről, ami szükséges, geodéziai és geológiai felszerelésről, közlekedésről, munkaerőről, munkaruháról, élelmiszerről — pontosan megjelölve, honnan és mennyit kell venni.

De a pihenés ideje már eltelt. Búcsút mondunk a meleg víznek, Isszik-Kul kék tavának. Utunk északnyugat felé vezet. Kirgizföld havas bércei, Kazahsztán homokja, Üzbekisztán zöldelő oázisai, Szibéria erdői és ligetei már csak emlékezetünkben, felejthetetlenül gyönyörű képekben élnek majd tovább.

9. A gyár helyreállítása

I.

Az autó Leningrád külvárosában száguld.

Egy pillanat és a Narvszkie Varota (Nárvai kapu) vörös körvonalai, a tetején ágaskodó lovak, feltűnnek az ablakban. Mögötte a Kirovszkij-kerületi Szovjet épületének vasbetontömbje, a Gorkij-kultúrház... Történelmi helyeken járunk.

Itt, a Narvszkie Varotánál munkásokat lőttek agyon a cári hóhérok 1905-ben.

Itt, a Filippov-házban, dolgozott Vlagyimir Iljics.

Ide jött a VI. Pártkongresszus 30 évvel ezelőtt a viborgi városrészből, itt, a Putyilov-gyár munkásainak védelme alatt tartotta utolsó üléseit. Az ülések az iskola épületében folytak, ott, ahol most a kultúrház emelkedik.

A Honvédő Háború idején mindössze négy és fél kilométerre volt innen a front.

A németek jól tudták, hogy a dolgozó Leningrád szíve a Kirov-gyárban dobog. Makacsul, szakadatlanul bombázták; 9500 lövedék, időzített, tonnás súlyú bombák hullottak a gyárra, a vas és tűz fergetege, mintha a föld színéről akarta volna elsöpörni, kikaparni, kiégetni az egész környéket. Lőtték a régi Szuvorovszkaja és Kutuzovszkaja utcát, ahol ősidők óta gyári munkások éltek a faházikókban. A házikók egytől-egyik leégtek. Akik elmentek innen, visszatértükkor szülőházuknak még üszkös maradványait sem találták meg. De a legsörnyűbb kárt maga a gyár szenvedte. Sok műhely leégett, mások teljesen eltűntek. A hengerde és sajtoló, a mintakészítő műhely, a régi kovácsműhely, a rúgóműhely — mind leégett. A szemét és ócskavas

halomban kevert a régi gyárban, amelyet annakidején amúgy is olyan szűkre szabtak, hogy mozogni is nehéz volt benne.

Csak egyetlen műhelyben pislogott élet, ott, ahol a kirovi munkások lövedékeket gyártottak. A fűtetlen, jéggel borított műhely, mint valami mesebeli hópalota, állta a lövedékek és a bombák záporát és a termelés nem maradt abba.

A Kirov-gyár 12 ezer munkása ment el önkéntesen a Kirov-hadosztályba, a frontra. De akik a gyárban maradtak, azok is valójában a fronton voltak, talán még szörnyűbb, fedetlenebb, jobban belőtt és az ágyútűznek inkább kitett fronton, mint azok, akik a lövészárkokban voltak. Ezek közül az otthonmaradottak közül 1876 ember a műhelyben, munkahelyén lett a lövedékek áldozata, éhenhalt, megfagyott vagy odafagyott a munkapadhoz, de nem ment el tőle. Mikor e nagy évek Leningrádjának történetét írják majd, a kirovgyáriak hősi, kitartó hűségének ezernyi példájára kell emlékezni. A kiroviak napról napra fagygyal, gyengeséggel, bombázással nem törődve, 12—15 kilométernyi távolságról jöttek dolgozni a gyárba. Úgy jöttek, mintha a béke kellős közepén lennének és a szigorú ellenőr az órára pillantva, feljegyezte volna érkezésük idejét. Zarubajev, a gyár egyik dolgozója arról emlékezik, hogy egy alkalommal a bombázás elől rejtőzve, a kapu alatt állt, mikor meglátta, hogy Nyikoláj Vaszilijevics Kukuskin, a gyár régi munkása, hason csúszik előre.

Odakiáltott neki: „Hát te hová mégy?" Ezt a választ kapta: „Félek, hogy elkésem a munkáról" — és Kukuskin kúszott tovább. Nyikoláj Vaszilijevics életben maradt; öt évtized munkás élete van már mögötte.

Úgy tűnik fel mindez, mintha csak tegnap történt volna, holott 3 év telt el azóta, hogy Leningrád megszabadult a blokádtól, szabad reggelre ébredt, és a Kirov-gyár hozzáfoghatott a háborúütötte sebek gyógyításához.

Száraz, fagyos reggel volt, ritkás hópelyhek szállingóztak a levegőben, mikor a gyár elé érkeztünk. A kék eget halvány, rózsaszín fátyol vonta be, mint néha a január eleji fagyok idején. A jól ismert magas kapu előtt állunk, mellette a belépő bódé, a kapuk mögött a beláthatatlanul nagy, öt négyzetkilométernyi gyárterület.

A gyárudvaron vagyunk, köröskörül a gyárigazgatóság, a pártbizottság, az üzemi bizottság és a poliklinika nagy épületei

emelkednek. Az udvarra rá sem lehet ismerni. Nyoma sem látható a háborúnak, mintha sohasem lett volna. A házakat nemrég festették, díszesek, takarosak. Az udvar tisztára seperve, a teret befútta a hó. Mindössze két kis vasbeton lőállás maradt itt, mintha régi, történelmi emlék lenne. Tovább megyünk a gyárépület felé. Az egykori szemétrakás helyén gyönyörű virágágy pompázik itt nyáron, de nemcsak virágágy, hanem közepén koronájával bólogató igazi pálma is. Ezt a kis pálmát repülőgépen hozták ide. A gyárnak most pompás üvegháza van, a legjobb üvegház Leningrádban, automatikus hőmérséklet-szabályozással. Tavaszra itt már háromszázezer virág lesz.

De gyerünk csak tovább. Hol van a régi lim-lom, mindenfelé heverő ócskavas, hulladék? Sehol. A gyárterület ragyogóan tiszta, sőt teljesen átalakították. A gyár munkásai a szemét és lim-lom eltakarítása közben még élesebben érezték a gyár régimódi, szűkre szabott kereteit, amelyekkel megszokásból, kénytelen-kelletlen, megbékültek a háború előtt. Hiszen a Kirov-gyár, a Szovjetunió egyik legrégibb gyára, kis területen épült. A régi gazdák nem sokat törődtek a gyárterület rendezésével, a munkások kényelmével, a műszaki kultúrával. Mikor a jól ismert régi gyárterületet meg kellett tisztítani, különösen szembetűnt ez az egész zsúfoltság. Ha már tisztítani kell, romokat hordani és rendet teremteni, úgy maga-magától felmerül a gondolat, hogy mindezt a jövőre pillantva és a ma megnövekedett igényeinek számba vételével kell elvégezni. Az egyszerű tisztítási műveletből nőtt ki a sugárút, az új, széles nagy sugárút eszméje, amely a gyár egész területét, egyik végétől a másikig, az öböltől egészen az Ulica Sztacsekig átszeli. Ez a gondolat most már csaknem megvalósult: a sugárút vonala kész, hamarosan fákat ültetnek a szélén, aszfalttal borítják az úttestet és majd lámpások fehér gyöngyláncai szegélyezik.

A gyárterület rendezése és szépítése sohasem egyszerű kultúr-kérdés. A legszorosabban összefügg magával a termeléssel is. Megszüntetni a gyárudvar zsúfoltságát azt jelenti, hogy a gyáron belüli szállítási nehézségek kérdését is meg kell oldani. Alighogy megszületett a sugárút, nyomban egyszerűbb lett a gyáron belüli ide-odautazás, lehetővé vált a mindeddig szeszélyesen kanyargó vasútvonalak kiegyenesítése. Az egyszerűsítés és kiegyenesítés következményeképpen nemcsak a gyáron belüli szállítások ideje lett rövidebb, hanem maguk az utak is mintegy

10 kilométerrel megrövidültek. A termelési részlegek közötti közlekedés rendszere egyszerűbb és világosabb lett, kialakult a gyáron belüli szállítási forgalom, ez viszont a szépítés és rendezés újabb hullámát vonta maga után. Még két, keresztbefutó sugárutat kellett építeni; ezek a negyedik ötéves tervben készülnek majd el. Így született a gyárudvarok kitakarításának szükségességéből az a nem mindennapi valóság, amelyről a gyár, mióta szovjet gyár lett, mindig álmodott; a gyárudvar újjátervezése új kulturális és műszaki alapon, pontosabban: a szocialista kultúra alapján.

II.

Mit lehetett az elmult 3 év alatt helyreállítani? A „mértékegység" az a leginkább épségben maradt műhely, ahol a háború alatt is folyt a munka. Régebben azzal vált ki a többi gyárépület közül, hogy a legkevésbbé rombolták le, de most — a többiekhez viszonyítva — valóságos rom. A gyár területén felépült a gyönyörű új turbinaműhely és már elkészült az első turbina — Leningrád ünnepén helyezték üzembe. Nagyszerű turbina! Versenyre kelhet a leningrádi Sztálin-gyár híres gyártmányával: műszaki szempontból olyan bonyolult volt az elkészítése. A turbina alkotóinak — L. A. Subenkónak, V. I. Bergnek, I. A. Pizsnek, P. J. Szolovjovnak és másoknak — névsorát a kirovi gépszerkesztők jól ismert nevei egészítik ki. Újonnan épült a lapátműhely, ahol a lapátok hideg hengerlése történik. Felépült a 2. sz. gépműhely. Csupán az elmult év alatt 1100 munkapadot, 35 villanykemencét állítottak fel a gyárban. Újonnan szervezték meg az öntött finomszerszámok termelését (viaszmodellek alkalmazásával); ez az üzem a jövő évben önálló műhely lesz.

Röviden szólva, csaknem az egész melegkohászat, valamennyi hengermű, a modelles acélöntés, a régebbi öt közül a négy Martin-kemence helyreállítása befejeződött, a modellöntés pedig nagyobb teljesítménnyel folyik, mint a háború előtt. Helyreállították a sajtoló kovácsműhelyt is, befejezés előtt a préselő... Nehéz volna emlékezetben tartani mindazt, amit a Kirov-gyárban már helyreállítottak.

Bár azt a szót használjuk, hogy „helyreállították", ezzel is úgy vagyunk, mint a gyárudvarok tisztításával. Gondolkozzunk csak el mélyebben egy egyszerű adaton: a helyreállító munkák ilyen üteme szemlátomást nagy erőfeszítést követel a gyártól,

de a Kirov-gyár munkásai nemcsak az évi programmot teljesítették, hanem 1946-ban 15 millió rubelnyi bruttó termelést adtak a terven felül, vagyis 48%-kal többet, mint 1945-ben, és 7,5%-kal többet, mint amennyit a terv 1946-ra előírt számukra. Egyidejűleg csaknem egy egész százalékkal (a bruttó termelést számítva) csökkentették a selejtet, összehasonlítva a mult évivel, és a selejt csökkentésében saját tervüket is túlszárnyalták. A többi mutatószám tekintetében is túlteljesítették a tervet: így az önköltség csökkentésében, a munka termelékenységének emelésében.

Mi ez? Álom, mese vagy csoda talán? Hogyan történhetett ez? A Kirov-gyár hatalmas és tanulságos leckét ad egész iparunknak.

A kiroviak azért tudták végrehajtani tervüket, mert a gyárat nemcsak helyreállították, hanem helyreállítás közben új, élenjáró elvek alapján újjáalakították a gyár egész technikáját. De az újjászervezés és újjáalakítás munkáját nem találomra, nem vaktában végezték, hanem ott tervezték meg és hívták életre az új technikát, ahol arra éppen szükség volt. A munka kezdetén a gyár minden műhelynek azt javasolta, hogy gondolja jól meg, mire van szüksége. Az egyes műhelyek műszaki terveiből világosan kialakult az egész gyár műszaki fejlődésének és megújhodásának a képe. Így hajtották végre a negyedik ötéves tervet, harmonikusan és világosan tervezve a jövőt

Feltalálóink és észszerűsítőink gyakran panaszkodnak, hogy javaslataik éveken át porosodnak valahol. A Kirov-gyár munkásainak csak a legutóbbi időben előterjesztett 770 észszerűsítési javaslatából 90%-ot már meg is valósítottak. Miért? Azért, mert a műhelyenként tervezett műszaki fejlődés tervszerű mederbe terelte az észszerűsítőt is, és alkotókészségét nem általában, akármilyen találmányra irányította, hanem éppen arra a találmányra, amelyre a gyárnak szüksége van.

Ennek eredményeképpen a Kirov-gyár pontosan ismeri a célt, amelyet elér majd: az ötéves terv végére 45%-kal nagyobb lesz a termelése, mint 1946-ban. Emellett 9%-kal kevesebb munkapadra lesz szükség, mint a háború előtt, következésképpen kisebb lesz a munkapadok által elfoglalt gyári terület és kevesebb mun-

kásra lesz szükség. Ezek a száraz számok érzékeltetik a műszaki fejlődés élesen felfelé ívelő görbéjét, mert a gyártás emelkedése itt szembetűnően fokozódó gépesítés következménye.

Az olvasó talán panaszkodik már: számok, számok, egyre csak számok. Gyerünk végre a példákkal! Vannak példák is. A „fejlettebb technika" gyűjtőnév a gyár következő vívmányait takarja:

Először is: a kirovgyári dolgozók nagyobb kapacitású gépekkel szerelték fel a gyárat, mint a háború előttiek voltak. Vegyük például a hidraulikus sajtót. Azelőtt ez a gép 1000 tonnás volt, most pedig 2000 tonnást (kétszer akkorát!) állítottak fel és helyeznek üzembe.

Másodszor: a kirovgyári dolgozók mindent elkövettek, hogy a rakodó munkáknál és általában minden nehéz műveletnél egyre újabb gépeket használjanak fel. Ez, mellesleg szólva, éppen a fentebb leírt belső szállítások rendezése következtében vált lehetségessé. Azelőtt rohammunkára volt szükség, tucatjával kellett elvonni munkájuktól az embereket, hogy a villanytelepnek szenet szállítsanak. Most két markolódarut állítottak fel és a gyár még a „rohammunka" szót is elfelejtette, éppúgy, mint a szenet. A nyugtalan „szén polgártárs" teljes nyugalomban ül a helyén és senkit sem zavar többé. Az öntési hulladékok egész dombokat alkottak, amelyen eddig 50 ember turkált. Az észszerűsítők javasolták, hogy „mágneses kalapot" szereljenek a darura. Megtették. Most ez a „kalap" a szemétdombon nyargalászva, magához vonzza az apró fémdarabokat és forgácsokat, elviszi őket a Martin-kemencébe és egymagában 50 ember munkáját helyettesíti. De a gépesítésnek hasonló példáit nagy számban találjuk az üzemben is mindenütt.

Harmadszor: a kirovgyári dolgozók magasabb színvonalra emelték a termelés technikáját az egyes műhelyekben. Nézzük meg például az idomacélöntő műhelyt. A háború előtt a formázás kézi munka volt. Most az összes öntvények 80%-át géppel formázzák. Nézzük csak a viaszmodell alkalmazását a finom műszerek öntésénél. Hogyan vált ez lehetségessé? A Kirov-gyár öntőműhelyének két mérnöke, Platonov és Katomin elvtársak felfedezték, mi a titka a formázó földet szilárdító anyag összetételének, és a kiroviak viaszmodellt kezdtek alkalmazni; ezzel oly pontosan méretezett öntvényt kapnak, amely nem kíván további

megmunkálást a munkagépeken. Vagy vegyük például a látszólag konzervatív famegmunkáló műhelyt; ott nagyon szeretik a régi kézműipari hagyományokat. Varsavszkij elvtárs, a műhelyfőnök félredobta a konzervatív romantikát, ami annyira sajátos tulajdonsága e műhely munkásainak (szeretet a kézi munka iránt, mintha az művészet lenne), egyetemes marós gépet készíttetett famegmunkálás céljára, amely tíz szakképzett mintaasztalos munkáját végzi el. Nézzük végül a gyár büszkeségét, mintaszerű műhelyét, a szerszámidomkészítő műhelyt. Az idomkészítő a ferde és pontos síkokon kézzel dolgozik, sablonnal vizsgálja felül a munkát. Munkájához sok éves tapasztalat, mesteri kiválóság, rátermettség és pontos szemmérték kell. Most az idomkészítő sok éves munkagyakorlata a multba merül, három optikai másoló és csiszoló gépet adnak neki segítségül, a rajzot az asztalra teríti, a nagyítóüvegbe néz, a rajz szerint mozgatja ceruzáját és a gép pontosan csiszolja a szerszámot. A munkások sokat fáradoztak azon, hogy a gépet ferde síkok csiszolására is alkalmazhassák. Vajjon sok haszna van-e ennek az újításnak a szerszámidomkészítő műhelyben? Lássuk csak! Segítségével a műhely öt legjobb sztahanovistája — Alexandrov, Kozlov, Koszarjov, Leonovics és Saljuhin — az O. SZ. F. SZ. K.* Legfelsőbb Tanácsa választásának tiszteletére egy év alatt teljesítette három év előirányzatát, 15 más szerszámlakatos pedig egy év alatt két év munkáját végezte el e gépek segítségével.

III.

Nagyszerű, aranyat érő káderek vannak a Kirov-gyárban! Megértik, mire van az államnak szüksége és nem félnek a nehézségektől. A nagy munkák közepette, még a legnehezebb időben is módját ejtik, hogy Leningrádot radiátorokkal lássák el, segítsenek a villamosközlekedésnek, az egész Szovjetunió mozdony- és kocsijavító gyárainak öntvényeikkel. Országunk figyelmének középpontjában a gabonakérdés áll. És a Kirov-gyár munkásai segítségére siettek a mezőgazdaságnak, teljesítették a mezőgazdasági gépekhez szükséges pótalkatrészek rendeléseit (az egyik ilyen rendelésre nemrég 120 gépes önálló műhelyt kellett építeni), elvállalták a Kingiszeppi kerület védnökségét, négy kolhozt villa-

* Oroszországi Szovjet Föderatív Szocialista Köztársaság

mosítottak, megszervezték, felépítették a koskinói gép- és traktorállomást, és a gépek javítására egész brigádot küldtek ki oda, adtak végül három teherautót, hogy a vasútállomásról 1600 tonna műtrágyát szállítsanak el. Mindez persze csak apróság. A gyár jól tudja, hogy a nehéz pillanatban, amikor a gabona a döntő kérdés az államban, a gabonakérdést a mezőkön levő gépek száma, más szóval a traktorok döntik el és a gyár kollektívája mindenféle apró dolgokra hivatkozva, nem rázhatja le magáról állampolgári kötelességét.

Egy alkalommal elmentem a gyár párt-taggyűlésére. A gyűlést egy műhelyben tartották, a legnagyobb üvegezett falú műhelyben; akkora volt, hogy végig sem lehetett látni rajta. A bejárattól előre mentem az első sorba, hogy jobban halljak. Mentem, mentem és úgy éreztem: egy félóra sem elég, hogy oda érjek, oly végtelen hosszan sorakoztak az emberekkel telt padok. És micsoda emberek voltak ezek! Komoly, elmélyedt, férfias arcok tekintettek felém, oly emberek arca, akik elviselték az országunkat sujtó legnehezebb megpróbáltatásokat is. Nem reszkettek, nem vesztették el a fejüket és megőrizték szilárd, hatalmas, mindent legyőző, tömör egységüket, a pártegységet. Ilyen emberekkel nincs mitől félni. Ezeket nem lehet legyűrni!

Úgy látszott, hogy A. L. Kizima, az új gyárigazgató, szólásra emelkedve, szintén megérezte ezt a nagyszerű támaszt. Olyan tiszteletreméltó, kiváló öregek voltak itt, mint Naum Jakovlevics Berlin, aki 1880 májusában, még gyerekkorában kezdett dolgozni a Putyilov-gyárban. Itt voltak az egész Szovjetunióban híressé vált Titov-család képviselői. Itt volt a lángoló ifjúság, az új normák kezdeményezői és lelkesítői. Minden korú és nemzetiségű emberek. A Kirov-gyár büszke arra, hogy dolgozói között 34 nemzetiség képviselői foglalnak helyet. Megtorpanhat-e ilyen kollektíva a nehézségek előtt?

IV.

Lépjünk újra a gyár hólepte sugárútjára, látogassuk meg a meleg-műhelyeket. Itt már több hónapja folyik a verseny az olvasztárok között. Akik az Uralban voltak közülünk, örömmel üdvözlik régi ismerősüket, Valejev elvtársat. De nem ő az egyetlen óriás. A leningrádi olvasztárok versenyén, 1946 októberében Szemjonov került az első helyre, utána következett Murzics és Valejev.

Vattázott ruhában és vattázott sapkával a fején, bronz óriás közeledik hozzánk. Maxim Kuzmics Murzics. Arca olyan, mintha kiváló szobrász formálta és a tenger simára csiszolta volna; világoskék szeme nyugalmat és jóságot sugároz. A nyáron panaszkodott, hogy nem egyenletesen adják az elegyet. Az adagoló udvart most már valamennyire rendbehozták. Ha Murzicsra nézünk, ismét csak arra gondolunk: micsoda káderek! A frontról jött, ahol a németeket zúzta, most pedig, még nemrég fegyvert forgató kezének sima mozgatásával a munka verejtékének gyöngyszemeit törli le arcáról.

Mindössze három év mult el. De már újra és rohamosan fejlődnek az emberek, már teljes gőzzel folyik a verseny, a gyár az élvonalba került, magasra emelte annak az országos mozgalomnak zászlaját, amely azért folyik, hogy az ötéves terv második évének programmját az Októberi Forradalom 30. évfordulójára befejezzék. A gyár már el is érte ezt a célt és az első helyre került. Új, tehetséges szervezők tűntek fel. A gyárnak mintegy 100 dolgozója nyújtott be tudományos témájú értekezést. És mindez olyan időben történt, amikor még nem tűntek el Leningrád falairól a háború ütötte sebek. És mindez azért történhetett így, mert a kiroviak között nincs olyan ember, akit az elmúlt három évben magával ne ragadott volna a gyára műszaki fejlődése

Nagy nehézséget okoz a gyárnak a lakáshiány. Nehéz kérdés ez, de a kiroviaknak itt is van mivel dicsekedniök. Érdekes módszert találtak ki, hogyan osszák el a még fel sem épült házakat a műhelyek között. 350 szobát osztottak ki egy-egy műhelynek és azt mondták: adjátok ezeket a szobákat a munkásoknak, hogy mindenki tudja: lesz lakása, csak segítsen felépíteni. Ez az eljárás bámulatos eredményekkel járt. A famegmunkáló műhely 40 munkása segít helyreállítani a házakat a Lityejnojén. A turbinaműhely munkásai a Drovjannij-pereulokon 35 szobát állítottak helyre és mindjárt be is költöztek. A montázsműhely munkásai vasrácsot készítettek a lépcsők és erkélyek számára, annak az épülő háznak, ahol ők 14 szobát kaptak. Ilyen példa nagyon sok van. A kiroviak a konyhakertészetben is kitűntek. Ezért első díjat kaptak és elnyerték a Szovjetunió Központi Szakszervezeti Tanácsának vándorzászlaját. A kiroviak e néhány év alatt helyreállították a Sziverszkáján a szanatóriumot, erdei iskolát teremtettek a gyenge gyermekek számára.

Kimegyünk a térre, amelyet a Tankisták terének neveztek el. A tér közepén ötméteres alapzaton áll a „Ioszif Sztálin" történelmi tank, az első harckocsi, amelyet Sztálin elvtársnak 1943 őszén a Kremlben bemutattak.

Akkor N. M. Szinyev állt a gépen, a gyár fiatal pártszervezője, képzett gépszerkesztő, aki maga vezette a tankot a gyárból Moszkvába. Az újmárkájú harckocsi minden döntő harcban résztvett, ott volt a Korszuj—Sevcsenkovo-i bekerítésnél, a sepetovkai frontáttörésnél. Most pedig könnyű hópelyhek simulnak lágyan és hizelgőn az ég felé meredő ágyúcsőre.

Búcsúzásul térjünk be a nagyszerű gépszerkesztő irodába Gépszerkesztő mérnökök serege hajlik az asztalok fölé. Csend. A folyosó falán híres harckocsijaink, a zseniális szovjet alkotóerőt dicsőítő harci fegyverek képei tekintenek ránk.

Újra kint vagyunk a téren, ahol 1940-ben, a finn háború után, Mihail Ivanovics Kalinyin a harci Vörös Zászló rendjelet adta át a gyárnak és ahol a gyár jelene a mult dicsőségével ölelkezik.

10. Komplex verseny

Egy júniusi napon . . .

Baku az utolsó 15 év alatt a Szovjetunió egyik legszebb városává fejlődött. Az ember szívesen barangol a városban, mint valami óriási palotában, utcát utca után, takaros, új, egyenes és egyenletes városnegyedeket, pompás házakat az ulica Saumjan és a Sztalinszkij proszpekt sarkain, átgondolt építészeti térkompozíciókat fedez fel. A bakui építőművészek legutóbbi építészeti terveit közszemlére állították a kirakatokban. Ha az ember e terveket nézegeti, ugyanazt a sajátos stílust fedezi fel, amely magában a városban is megejti a szemlélőt: a kisebb formák választékosságát, mérsékletet és kecsességet az arányokban, a méretek megsértésétől való óvakodást. Izmailova villaházainak és a bakuiak „parapet"-nek nevezett szép kis kertiházainak tervei között kétségtelen a rokonság. Zöld lombok, pezar zöld növényzet! 20 évvel ezelőtt Bakuban még alig volt növényzet. Most már nevelik és őrzik a növényeket. Okosan válogatják össze őket. A különféle dísznövényeket azokból a

növényfajtákból válogatták, amelyek itt is jól megélnek, a szárazságot kedvelő növények családjából: nagy, világos, porcelánszerűen duzzadt szirmok, bársonyos, hatalmas levelek és puha tapintású törzsek. A sétányokon valóságos pálmaligetek vannak; mint száz meg száz selyemzászló, susognak a szélben.

A modern utcák között egyszerre csak szigorú, szinte ciklopsi* egyszerűségű ősi bástya kerek körvonalai látszanak. Olyan, mintha régi rézkarc lenne: csodálatosan éles körvonalakkal rajzolódnak ki az időtől megszürkült téglák bordái. Menjünk néhány lépést, kerüljük meg. Baku kellős közepéből hirtelen szűk kis sikátorba kerültünk, olyan szűk az utca, hogy a kétoldalt kosarakkal megrakott szamár alig bír keresztüljutni rajta. Körülöttünk az ezeregyéjtszaka világa elevenedik meg. Ilyen térségi varázslat, azt hiszem, nincs a világon sehol: a régi város — titkos rejtek a palotában — észrevétlenül búvik meg az új város szívében. Rendkívül ügyesen rejtőzik el az utcák között. Terjedelme egészen kicsiny, a járókelő nem felejtheti el, hogy a szomszédban, alig egy kőhajításnyira, Baku lármás városi élete zajlik, automobilok, trolibuszok, autóbuszok, villamosok robognak a széles utakon. Közben pedig úgy tévelyeg az ember a régi városban, mint valami labirintusban és szinte elvész benne. Szűk sikátorok, végnélküli zugok és átjárók, emelkedések és lejtők, különös, tenyérnyi kis terecskék, kiálló utcakövek, amelyeken megcsúszik és megbotlik a láb. Mindez álomként veszi körül az embert. A jövevény órák hosszat botorkálhat egyik sikátorból a másikba, folyton irányt változtatva, hogy újra csak oda jusson, ahonnan kiindult, míg végülis valamelyik helyi lakos útbaigazítja. A bakui megmutat neki egy szerényen meghúzódó szűk kis utcafordulatot, amely után két lépésre ismét az új város közepére kerül.

Így kellett nekem is két hosszú órán keresztül bolyonganom, míg végre kiértem a széles főútra. Jobbra, magas hegyen áll Szergej Mironovics Kirov ismert szobra, Szabszaj szobrász műve. Balkéz felől, a zöldelő lombsátor fölött csipkézett ejtőernyőtorony emelkedik. Könnyű tengeri szellő borzolta hajunkat, lágyan, üdítően, mintha nem is városban volnánk. A világossárga rekettyebokrot egészen ellepték a tűzvörös virágok, illatuk össze-

* Ciklopsi falak: régi ógörög építkezés hatalmas arányú, szabálytalan alakú, nagy kövekből készült épületeinek maradványai

olvadt a tenger leyegőjével, a csodás jód- és sóillattal. A zöld lombon átcsillog a Kaspi-tó világoskék tükre. A szép júniusi napon öltésekként sorakoznak és kapcsolódnak egymásba a fehéren libegő vitorláscsónakok. Olyan díszes és szívet vidámító a part panorámája, mintha fürdőhely lenne.

De ha lehetséges volna a tengerpart fölé emelkedni és vagy 10 kilométerrel tovább látni, oda, ahol a bakui árukikötő prózai hangegyvelege zajlik, vagy oda, ahol hosszú lánc alakjában elnyúlva, állandó feszültségben és éberen dolgozik a bakui teherállomás, vagy oda, ahol a legrégibb bakui petróleumfinomítók egyikének, az Andrejev-gyárnak a falai emelkednek, akkor az olvasó ebben a szépséges városban egészen más mesét látna ezerszer jobbat, szebbet, mint Seherezáde meséi: új ötéves tervünk egyik csodás szovjet regényét.

Dicső hagyomány

Hogy megértsük, mi történt itt a nyáron, kissé vissza kell tekintenünk.

A bakuiak az elsők között voltak, akik már sok évvel ezelőtt az észszerűsítési és találmányi mozgalomban komplex munkamódszert vezettek be. Maga a városis bonyolult komplexum Szoros térbeli szomszédságban és szoros időbeli egymásutánban nagyon különböző, de egymással szoros kapcsolatban lévő gazdasági műveletek folynak itt: olajkitermelés, az olaj feldolgozása, töltése, szállítása. A közlekedés két fajtája találkozik itt, a vasúti szállítás és a hajózás. A komplex munkamódszer — úgy, ahogy 10 évvel ezelőtt alkalmazták, a mérnököt, a lakatost, a fúrómestert, továbbá különféle más minősítésű és szakmájú dolgozót egyesített az olajtermelésben, akik azonban mindannyian egyformán érdekelve voltak a fúrás javításában Ezek a különböző szakmájú emberek, mérnökök és munkások egymás mellett egyetemesen, komplexszerűen dolgoztak ki valamilyen észszerűsítési javaslatot. Azerbajdzsán 15 éves kiállításán az ilyen munkák általános figyelmet keltettek módszerük újdonságával. Az egyetemes módszer Bakuban most már nagy, egymással versenyző kollektívák munkamódszere lett. De ezek a kollektívák nem egyfélék, mint rendszerint, amikor — mondjuk — egyik szertár vagy egyik vasútvonal versenyre hívja ki

a másik szerfárt vagy másik vasútvonalat. Bakuban a kollektívák különbözők, egészen különböző munkát végeznek és csak az egyik munkáról a másikra való átmenet következetessége köti őket össze. Így például: az olajfinomítók és a vasutasok kollektívái, vagy a vasutasok, a kikötői tengerészek és az olaj dolgozóinak kollektívái. Az ilyen komplex-versenyek célja sem egyszerű, hanem komplex eredmény: a győzelem már nem azt jelenti, hogy e kollektívák egyike fényes eredményt ért el munkájában és túlszárnyalta a másikat; győzelemről itt csak akkor lehet beszélni, ha az összes versenyzők pontos és egybehangolt munkája következtében kitűnő eredménnyel sikerült a termék átadásának és szállításának tervét teljesíteni. Ha lehetséges a gyári élettel összehasonlítani, akkor azt mondhatjuk: az ilyen különféle kollektívák komplex-versenye a győzelem magasabb formájáért, mindenkinek együttes, egybeforrt tevékenységéért, vagyis a futószalag módszeréért folyik.

A „Zseleznodarozsnyik Azerbajdzsana" („Azerbajdzsáni Vasutas") május 7-i vezércikke a következő felhívást közli: „Segítsünk a kolhozparasztoknak az 1947-es termésért vívott harcukban! Keltsük újra életre a bakui, mahacskalai és krasznodari vasutasok, olajmunkások és tengerészek komplex versenyét!" Ez a felhívás dicső hagyományra támaszkodik. Már megemlítettük, hogy a komplex versenynek gyökere van a multban. De a legközelebbi multban, az új ötéves terv első évében is gyökeret eresztett ez a hagyomány. Menjünk csak egy lépéssel vissza, nem évekkel, hanem csak néhány hónappal.

A bakui teherpályaudvaron dolgozik Filipp Janikin forgalmista. 1946 őszén Azerbajdzsánban már mindenki tudta, hogy az olajtermékek szállítása terén határidő előtt teljesítette októberi tervét.

Munkájában sok mindenhez — és ez a frontra emlékeztet — olyan tapasztalat kell, amit tisztjeink és katonáink harcokban szereztek. Nagyobb hadművelet előtt a katona parancsnokára figyel, pontosan és részletesen akarja tudni, mit és hogyan kell tennie, tudni akarja, hol lesz a helye az ütközetben.

Éppen ez az óhaj, hogy mindenkivel pontosan és világosan megértesse konkrét feladatát, éppen ez segítette Filipp Janikint sikeréhez. Már jóval szolgálati ideje előtt munkahelyére érkezett és megtudakolta, milyen munka várható a mai napra. Azután a reggeli munkabeosztásnál találó, új kifejezéssel — amely úgy

hangzik, mint a reggeli „testgyakorlat" és hasonló a jelentősége is: rendbeszedni az agymunkát, mint ahogy a reggeli testgyakorlat rendbehozza az izmokat és a vérkeringést — részletesen közölte munkatársaival, milyen munka vár rájuk. Ő, a forgalmista az összes szolgálatok dolgozóit egyesítő, úgynevezett „egységes műszak" gazdája. E műszak fontosabb tagjai, a helyettesek, a tolatásvezetők, a vonatösszeállítók, a mázsamesterek pontosan megkapták tőle a feladat tervét, amelyet mindegyiknek teljesítenie kell. Ez a feladat meglehetős bonyolult: jönnek-mennek a vonatok és tudni kell, melyik vonat mikor érkezik északról vagy délről; tudni kell, hány vasúti és tartálykocsi van a bakui teherpályaudvaron és a szomszédos pályaudvaron, Baladzsariban. Távbeszélő kapcsolatba kell lépnie a Baladzsari-i mosó és átgőzölő állomással — ahol a piszkos tartálykocsikat mossák és rendbehozzák — hogy pontos adatokat kapjanak: hány és milyen tartálykocsi, milyen olajtermékek céljára áll útrakészen.

Filipp Janikin munkáját ismertetve a következő példát említi: „Tegyük fel, ilyen helyzet állt elő: a szolgálat ideje alatt megtölthetek és útnak indíthatok vonatokat északra, Kirovabadba és a Kaukázuson-túli vasútra. Látszólag világos, mit kell tennem, a munkának rám eső részét ismerem. De ha csak erre szorítkozik a munkám, akkor semmit sem csináltam. A fő dolog most abban áll, hogy kapcsolatba lépjek a Glavnyevtesznab-bal.* Tudatom velük, hogy ennyi meg ennyi tartálykocsi áll rendelkezésre ilyen meg ilyen irányba Az olajellátók nyomban hozzáfognak az ebbe az irányba szállítandó olajtermékek feltöltésének előkészítéséhez, és előírják a feltöltő állomásokon dolgozó munkatársaiknak, mit kell legelőször feltölteniök."

Láthatjuk, hogy Janikin munkájának mozgató idege a terv, mégpedig az összehangolt terv. Szoros kapcsolatot tart az átgőzölő állomással, a nyersolajellátási szervvel. Janikin magán az állomáson is összehangolja a tervet. A reggeli munkabeosztásnál nemcsak az egységes munkaszak kollektívája van jelen, eljönnek ide a kocsirendezők is. Ezek hírül adják a tolatásvezetőnek, milyen kis javításokat kell az állomás útjain elvégezniök és milyen lekapcsolásokra van szükség, Janikin pedig a javításra küldött tartálykocsik helyett nyomban frisseket küld oda a tartalékból.

* Glavnyevtesznab = nyersolajellátási főigazgatóság. — (A ford.)

A kocsirendezőknek szintén javukra válik az „összehangolt terv". A beérkező vonatokat elejétől végig gondosan megvizsgálják, hogy a vonat-összeállító a vizsgálat alapján nyomban lekapcsolhassa a szükséges kocsisort és feltöltésre küldhesse.

Ez az egész észszerű és meggondolt eljárás azt eredményezte, hogy Janikinnál nem vesztegelt a szerelvény, a feltöltés szakadatlanul folyt, az elindítás pontosan és fennakadás nélkül történt, sőt, néha, ha az út szabad volt, még a kitűzött határidőnél is hamarabb. Janikinnak az ő „élenjáró" emberei segítettek: Muhammedov, a töltésre rendelt tartálykocsik összeállítója, Guszakov és Szibiljov vonatösszeállítók, Farzalijev és Szamedov kocsikapcsolók, Glaszkova mérlegkezelő.

Janikin munkájáról tudomást szerzett Mirza Mirzojev komszomol-brigádja a régi olajfinomítóban. Mirza Mirzojev október végén levelet írt Janikinnak: „Mi finomítjuk, ti meg szállítjátok az olajat, a műveletek különbözők, de egy a célunk. Gyertek tehát, kössünk barátságot".

És Mirzojev elmondta Janikinnak, milyen sajátosságok vannak munkájában. A két ember munkája látszólag semmiben sem hasonló. Az olajfinomítóban ügyelni kell a rendre, az időre, a hőmérsékletre, hogy az olaj megfelelő, „kondíciós" olaj legyen. De az olajfinomító berendezés: gépezet, amely javítást, kisebb vagy nagyobb javítást kíván. És Mirza Mirzojev, hogy jobban kiismerje felszerelésének „jellemét", a gépezet szeszélyeit és sajátosságait, maga is megtanulta, hogyan kell menetközben javítani, a tervszerű megelőző javításnál pedig egész brigádja bekapcsolódik a munkába a javító munkásokkal együtt. Mi az előnye ennek? A berendezés teljes és alapos megismerése, a javításra szükséges idő csökkentése.

Most már mindenki számára világos, miben áll az összehangolás a másik kollektívával, az az összehangolás, amelyet Janikin annyira a szívén visel. Mikor Mirza Mirzojev elmondta brigádja tapasztalatait, Janikin is részletesen és szívesen közölte vele a maga munkatapasztalatait.

Az olajfinomítók és vasutasok barátsága javára vált a munkának. Szerződést kötöttek „az új sztálini ötéves terv első évi tervének határidő előtti teljesítésére". A szerződést mindkét fél teljesítette, mégpedig határidő előtt. Mirzojev 120% benzint és 110% világos olajterméket szolgáltatott, Janikin pedig 528 ciszt-

ternát indított útnak terven felül és 26,1 %-kal túlteljesítette a rakományok elindításának tervét.

Ilyen, bár még fiatal hagyomány eresztett gyökeret az elmúlt 1946-os évben a bakuiaknál. Erről a hagyományról emlékezett meg a „Zseleznodarozsnyik Azerbajdzsana", mikor új komplex-versenyre tett közzé felhívást.

A virágok is segítenek

Az olvasó könnyen elképzelheti e gazdasági láncolat egyes szemeit: — a kikötőben tengerészek, az állomáson vasutasok, a gyárban olajfinomítók. Mindez a verseny mozgató ereje, és egyúttal a nyilvánosság szeme előtt is van, lehetetlen nem látni őket, munkájukat megérteni sem nehéz. De a bakui komplex versenynek van egy észrevétlen kis csavarja, amely nélkül lehetetlen volna a győzelem. Már megemlékeztem az átgőzölő állomásról, amellyel Janikin állandó kapcsolatot tart fenn. Ugyan, miféle munka ez az átgőzölés?

Az azerbajdzsáni vasutak legfontosabb szállítmánya az olaj, vagyis cseppfolyós rakomány. Szállítása tartálykocsikban történik. Az olajtermékek azonban nem egyfajták. A könyű repülőgépbenzintől és a könnyű turbina- és transzformátor-olajtól kezdve a nehéz, nyúlós olajokig, a különleges kenőolajig (aftol) és a mazutig, a választék a legkülönfélébb. A tartálykocsik sem mind egyformák: a különböző termékek számára különböző tartálykocsik készülnek. A könnyű benzin könnyen és maradék nélkül kiömlik a ciszternából, nem kell kisajtolni. Más a helyzet a mazuttal: ragad, tapad, megáll, nehéz önteni, ezért a mazut számára különleges tartálykocsikat építenek, amelyeket megfelelő ürítőberendezéssel szerelnek fel.

Az állomáson mindig sietnek. A feltöltés szünet nélkül, folyamatosan történik. Megesik néha, hogy nincsen elegendő szükséges tartálykocsi. Ilyenkor olyan tartálykocsit használnak, amilyen éppen kéznél van. Nehéz mazutot, kenőolajat öntenek olyan tartálykocsiba, amely csak benzinnek jó és nincs különleges öntőberendezése.

Mikor az ilyen tartálykocsi rendeltetési helyére érkezik, ott nem tudják teljesen fenékig kiüríteni, mert nagyon nehéz maradék nélkül kinyomni a ragadós mazutot. Az ilyen tartálykocsi a

nem neki való terméktől, a mazuttól bemocskolva érkezik vissza, sőt a fenekén is marad még a kenőolajból, amelyet nagyon nehéz ürítőkészülék nélkül kipréselni a tartályból. Fölmerül a kérdés, mi történjék az ilyen „piszkos edény"-nyel, amelyet már türelmetlenül várnak a feltöltő állomásokon? Hol hozzák megint használható állapotba? Ez a felgőzölőn, az azerbajdzsáni közlekedés nagy és fontos részlegén történik.

Amint elhagyjuk Bakut, száraz és homokos földön, kegyetlen nyári napsütésben utazunk. A víz forr az autó hűtőjében, a puha aszfalton mély nyomokat hagy a kerék. A szél port és szúrós kavicstörmeléket vág arcunkba. És egyszerre csak valami zöldel előttünk a messzeségben. Vasúti töltés és tartálykocsi-sor körvonalai rajzolódnak a kék égre. Az autó megállt. A virágzó kerti sétányon elénk jött a verseny egyik legérdekesebb embere, a felgőzölő állomás mérnöke, Grigorij Davidovics Bibilasvili. Kerti ollót tartott a kezében.

Nyolc évvel ezelőtt, mindjárt tanulmányai befejezése után rendelték ide szolgálatba a fiatal mérnököt. Bibilasvili megszokta hazájának nedves éghajlatát, termékeny, zöldelő földjét. Körülnézett új munkahelyén és összeszorult a szíve: se fa, se fű. Sárga homok, amelyet csaknem méteres mélységig átitatott a mazut. Izzó napsütés; sehol semmi árnyék. És ami mindennél rosszabb, ha szél kerekedett, kibírhatatlan bűzt hozott magával, a mérnök émelygett: az állomás mindössze két lépésnyire volt a bakui vágóhídtól.

— Persze, persze — mondta elgondolkozva — nem szép, de a legfontosabb feladat most, hogy megtartsuk itt az embereket. A munkaviszonyok kevés örömet szereznek nekik, ezért menekülnek innen.

A fiatal főnök körültekintett és észrevette, hogy néhány munkás az egyetlen árnyékos helyre, egy tartálykocsi alá mászott, hogy pihenjen.

Megtartani az embereket! Ez a feladat beleütközött a benne is felmerült gondolatba, hiszen ő maga is legszívesebben elment volna innen. A felgőzölő állomás lemaradt a munkateljesítésben. Naponként több mint 30%-kal kevesebb tartályt készített elő benzinnek, mint kellett volna.

De Bibilasvili megtartotta az embereket. A néhány év alatt, mióta itt dolgozik, a kopár, embernemlakta hely virágzó kertté

vált. A mérnök dolgozószobájának asztalán egész halom mezőgazdasági könyv hever.

— Sohasem foglalkoztam ilyesmivel, sohasem ismertem ezt a dolgot. De világos volt előttem: az emberek csak akkor maradnak itt, ha jól érzik magukat. Nézzék csak ezt az ágasbogas fűzfát a kertben, alatta pad van. 1939-ben ültettem, hogy árnyékot, pihenőhelyet teremtsek a munkások számára. Napról-napra, minden szabad órában idejöttem lapáttal a kezemben. Senkisem kért rá, senkisem kényszerített. Önként csináltam. Be kell ismernem, minden lépést előre előkészítettem, a könyv szerint. Az ember mindent tud, ha akar. A föld pedig, a föld: csodálatos valami. Felel az embernek, beszélget vele. Elültettem és lámcsak, kinőtt. A munkások maguk jöttek, hogy segítsenek. Szó nélkül munkához láttak: ki ezt, ki azt csinálta. Most már minden megvan, sőt van szakemberünk is. Nézze csak azt ott, aki öntöz. Kérdezze meg, milyen növény terem legjobban az út mentén. Gondolkozás nélkül válaszol: ionimus, legustrum.

A nyitott ablakon kerti illat áramlott a szobába. A föld bőkezűen jutalmazta Bibilasvili fáradozását. Másfél hektár zöldséges kertje, egy hektár gyümölcsös kertje van. Fügefa, eperfa, almafa, ribizke, szőlő, földieper; köröskörül fenyőfák, jegenyebokrok, babér zöldellik.

— A földet kezünkben hordtuk ide arról a hegyről — folytatja a mérnök a közeli hegyre mutatva. — Ami ezen a földön terem, mind a munkásoké. Senkisem téphet egy szem földiepret sem a kertből, mert minden szem a munkásétkezőbe kerül.

Beléptünk a világos és kényelmes munkásotthonba. Huszonhárman laknak itt, az állomás legfontosabb munkásai, főképpen kocsimosók. Az állomáson 150 ember dolgozik, legtöbbje a városból jár ide. A mérnök büszkén mutogatta a vörös sarkot, az orvosi rendelőt, a fürdőt, a zuhanyozót, a gépesített mosodát.

— Honnan szerezte ezt a gépet? — kérdeztük szinte irigykedve, mialatt a mosógép ügyes munkáját néztük.

Bibilasvili mosolygott. Tudja, hogy az erős vágy mindig megvalósul: keresd, kérd, követeld állhatatosan, menj és követeld, és aki segíteni tud, feltétlenül segít is, okvetlenül megadja Az emberi állhatatosság és szívós akaraterő törvénye ez.

— Ki kell bővítenünk a munkásotthont, hogy lehetőleg minden munkás ideköltözhessen — mondja Bibilasvili — feltétlenül meg is csináljuk. Sok jó emberünk van. Nézze csak Kaminszkijt,

vagy Hacsaturovot, vagy Alibabajevet, tapasztalt, értékes kocsimosók, jól értik a dolgukat. Jegyezze fel még egy asszony nevét is, Kajumováét. Mennyi ilyen derék asszony van most szovjet földünkön! Férje katona volt, elesett a fronton, Az asszony három szakmát is tanult nálunk: szakmunkás a szigetelésben, a vakolásban, a mázolásban. A felgőzölést májusban 132%-ra teljesítettük.

— Tehát kitűnően?

— Dehogy kitűnően! — tiltakozik élesen Bibilasvili. — Igaz, hogy azelőtt négy órát is vesztegeltek a tartálykocsik felgőzölés közben, mi pedig már 3 óra 16 percre csökkentettük ezt az időt, de a norma: három óra! Még mindig lemaradunk 16 perccel és ezért a 16 percért verést érdemlünk. — Sóhajtott. — Mi az oka? Ok természetesen mindig akad. — És arról beszélt, amivel ezt a fejezetet kezdtem: mocskos tartálykocsikat küldenek, amelyeket nem rendeltetésük szerint használtak fel, sok bennük a mazut-maradék, amit előbb ki kell kaparni, és ez késlelteti a felgőzölő munkáját. De mindez nem mentség arra, hogy a magunk hibájából késedelmeskedjünk. Három órának elégnek kell lennie.

Mi világosan láttuk, hogy Bibilasvilinek elég lesz ez az idő. Már esteledett, amikor a gépkocsihoz mentünk. Mégegyszer elgyönyörködtünk ennek a helynek nyaralóra emlékeztető üdeségében, amit „kézben" hordtak ide a hegyekből. A felgőzölő állomás vezetője még egy fontos dolgot mondott el. Természetesen, nem a felgőzölő állomás dolgozóinak feladata a tartálykocsik szerkezetének elbírálása. De lehetetlen észre nem venni a szembetűnő hiányosságokat. Azoknak a tartálykocsiknak, amelyeket a mariupoli gyár készít, az ürítőberendezésük hibás. Nagyon kidomborodik a tartályon belül és emiatt nem lehet a kenőolajat teljesen kinyomni.

— Jó lenne, ha a mariupoli gyár dolgozói gondolkoznának kissé ezen a dolgon — ezzel végzi Bibilasvili a beszélgetést.

Egyik feladat szüli a másikat

És hogy állunk a tengerészekkel és vasutasokkal? A komplex-versenyre szóló felhívás közel hozta egymáshoz a Kaspi-tó távcleső kikötőit, Bakut, Krasznodovszkot, Mahacs-Kalát. A kikötő és a vasútállomás a legszorosabb kapcsolatba kerültek Azelőtt egyik is, másik is külön-külön, egymástól függetlenül

működött, feltartotta a szerelvényeket, nem adott idejében üres vagonokat. Ezeknek a már megszokott zavaroknak ellensúlyozására új, ragyogó jelszó röppent fel: „a fedélzetről a ciszternába — a hajóból a vagonba".

Ez azt jelenti, hogy a rakománynak a teherkocsiból a hajóra, vagy pedig a hajóból a teherkocsira átrakásához szükséges időt percekre kell csökkenteni. Ezért a távolság a hajó és a teherkocsi között ne legyen nagyobb könyöknyinél: a rakodás nyomban, gyorsan, következetesen és folyamatosan menjen végbe, mintha futószalagon történne.

Hogyan lehetséges ez? Mahacs-Kalában dolgozik Georgij Mojszejevics Lutcev, tolatási forgalmi intéző. Lutcev iparkodott idejekorán megtudni, milyen tartályhajók közelednek a kikötőhöz, mikor érkeznek meg és milyen olajterméket szállítanak. És nyomban, idejekorán felkészült arra, hogy a drága vendégeket könyöktávolságra fogadja, vagyis olyan távolságra, amennyi szükséges, hogy az olajat a tartályhajó mélyéből egyenesen a tartálykocsikba önthessék. Lutcev brigádja és a felgőzölők kellő időben és szükséges mennyiségben adják át a kikötőnek a megfelelő rendeltetésű tartályokat. Lutcev módszerét a többi Kaspi-parti állomás forgalmi intézői is átvették.

A bakui kikötő tömve volt gyapottal. Úgy látszott, hogy a hólavina módjára növekvő gyapottömegeket hónapokig nem szállítják el. „Disznóság!" mondták némelyek tehetetlenül. „Nincs hová raknil" mondták mások vállvonogatva. De a bakui teherpályaudvar hét májusi nap alatt 100 üres vagont adott terven felül. Szadih Szalajev és Ivan Malaj brigádjainak rakodómunkásai első helyre kerültek. Iszkenderjan, Csumakov, a kikötő emelődaruinak kezelői, első sorba jutottak. Jermilov és Iszkevics, a pályaszakasz szolgálattevő felelősei magukra vállalták a gyorsított munkamódszer vezetését és a gyapotrakodás olyan ütemben indult meg, amely két és félszer múlta felül a szokásos rakodást. A kikötő mérlegkezelői sem maradtak szégyenben és hét napon át 197%-ra dolgoztak. Az állomás kiürült. A gyapot eltűnt.

A komplex-verseny még a látszólag legtávolabb eső szervezetet, a Glavnyevtesznabot is magával ragadta. A Glavnyevtesznab feladata, hogy olajat szolgáltasson a feltöltő állomásoknak. Ennek a szervezetnek is megvolt a szokásos terve. De a Glavnyevtesznab forgalmi intézője, Szemjonov megtudta, hogy

reggel 10 órakor üres szerelvény érkezett a bakui teherpályaudvarra. Azt is pontosan tudta, hány órára várnak még két ilyen üres szerelvényt. A Glavnyevtesznab terve szerint olajat adtak a legközelebbi feltöltő állomásnak, és Szemjonovnak éppen erre a feltöltő állomásra kellett irányítania az üres szerelvényt. „Várjunk csak — gondolkozik Szemjonov — hát hogy is lesz azzal a másik kettővel, amelyek egy óra mulva érkeznek? Hiszen azokat nem tudjuk ma megtölteni, ha a távoli feltöltő állomásra kell őket küldeni? Nem lenne jobb...“

Hirtelen világos gondolat villant át agyán; kijavította a tervet, nyomban kapcsolatba lépett az olajellátó szervezettel, megegyezett vele, sikerült kieszközölnie, hogy még idejében új rendelkezést küldtek a távoli feltöltőállomásra és ott is előkészítették az olajat feltöltésre. Az első üres tartályokkal befutó szerelvényt nem a közeli állomásra irányította, mint ahogy korábban tervezték, hanem a távolira. Így az út most megtisztult, a legközelebbi feltöltő állomás felszabadult és készen állt a másik két szerelvény fogadására. Mind a három szerelvény nyugodtan és szervezetten „itta“ az olajat a feltöltőállomáson. Szemjonov forgalmi intéző azzal, hogy nem vakon cselekedett, mint a régi világ hivatalnoka, hanem úgy, mint az új, a szocialista ember, akinek számára az állam érdeke a legfontosabb, vagyis jó előre gondoskodott nemcsak a kezeügyében lévő szerelvényről, hanem a nyomában következő másik kettőről is: 50 tartálykocsit adott országunknak terven felül.

Sok ilyen példát lehetne még megemlíteni arra, hogyan terjedt a haladó gyakorlat egyik szervezetből a másikba; milyen kezdeményező képességet mutat napról-napra számos dolgozó, hogyan lobban fel majd az egyik, majd a másik versenyző szakaszon valamilyen elmés javaslat, hogyan javítják menetközben a tervet és a szokásos rendet. Sokat lehetne még beszélni a bakui teherpályaudvarról is. Azokból a magvakból, amelyeket Filipp Janikin szórt el munkájával, dús hajtások fakadtak. Janikin műszakát már túlszárnyalta Hausztov brigádja, újabb kiváló észszerűsítők pedig újabb fellendülést adtak a versenynek. Andrej Sersztobitov azt javasolta, hogy a szerelvények összeállítását közvetlenül a feltöltő állomásnál végezzék és Jegorov átvette ezt a gondolatot. De a tények, eredmények nagy száma általánosítására, következtetésre szorít minket, ezért pontot teszünk az elbeszélésre és megkezdjük a „végszót“.

A verseny még nem ért véget, váltakozó sikerrel folyik. A verseny nem mindig folyik simán, vannak tüskéi-bogai is. A szakszervezetek nem mindjárt készültek fel rá, a teherpályaudvar vezetőségének sem jutott azonnal eszébe, hogy az alulról jövő kezdeményezést felülről kiadott okos rendszabályokkal nyomban fel kell karolni és támogatni, hogy az emberek lobogo lelkesedése le ne lohadjon.

De most már világos, hogy a Bakuban kezdeményezett komplexverseny a közvetlen eredményen kívül még más, fontos eredményt is hozott gazdaságunknak. A közvetlen eredmény — bátran mondhatjuk, nem fenyeget a veszély, hogy rossz jövendőmondónak neveznek majd — már biztosítottnak mondható. Nézzük csak a gyorsított rakodás tapasztalatát. Milyen haszonnal jár? A „Sztálin" tartályhajó az elmúlt évben 75 vasúti szerelvény üzemanyagot tudott terven felül szállítani. 75 szerelvény! Próbáljátok csak összeszámlálni a tartálykocsik számát, próbáljátok csak megszorozni fejben az egy tartálykocsiban foglalt literek számával. És képzeljétek el ezeket a litereket működés közben, a mezőn járó traktorokban, az eget szántó repülőgépekben, a kazánokat fűtő mazutban, a gépek kenőolajában! Azután újra ismételjétek és jól jegyezzétek meg, hogy mindezt az eredményt az emberek terven felül érték el, a maguk erőfeszítésével, az ötéves terv érdekében, úgy, mintha — gyermekek ajándékozták volna anyjuknak, szülőhazájuknak. Ez az „apróság" mindössze jelentéktelen részlet a megindult komplexversenyben.

Nemrég azt mondtam, hogy ez a verseny — közvetlen eredményen kívül — még egy fontos sajátosságot adott gazdaságunknak. Mi ez a sajátosság?

A komplexverseny, mint láttuk, csak akkor sikerül teljes mértékben, ha nem a verseny egyes résztvevői végzik el idejekorán, vagy terven felül a dolgukat, hanem akkor, ha a verseny minden résztvevője egyaránt eleven és lelkes munkát végez, átveszi a szomszédos kollektíva munkaütemét azért, hogy közös és általános eredményt érjen el. Ha ezt az általános eredményt nem sikerült elérni, akkor az egyes kollektívák részleges sikerei hiábavaló erőfeszítésnek bizonyulnak. Hogy a „Sztálin" tartályhajónak és kiváló kapitányának 75 szerelvényt sikerült terven felül szállítania, ehhez szükséges volt a kikötői rakodómunkások hősi munkája is; hogy a kikötői munkások ezt a munkát elvégezhessék, szükséges volt a vasutasok hősi erőfeszítése az üres

tartálykocsik átadása érdekében és a tapasztalt felgőzölők munkája, akik ezeket a tartályokat gyorsan megtisztították és előkészítették az újabb rakodásra. Hát a javítómunkások, meg a mérlegkezelők? Őket sem szabad kihagyni a sorból! Számos hivatal és vállalat ilyen összehangolt munkája volt szükséges a verseny egyetlenegy részletéhez. Ez a komplex munkafolyamat lelke!

Mikor nagy komplexum versenyez, ez azt jelenti, hogy elsősorban a munka szervezésének magasabb formájáért folyik a harc, mert a komplexverseny mindenekelőtt szervezett verseny.

A komplexverseny résztvevői gazdasági fejlődésük magasabb szervezési fokára lépnek akkor, amikor megbecsülik és számbaveszik az időt, okosan és előrelátással osztják be a távolságot, állandóan felhasználnak minden összeköttetési eszközt az egymásközti kapcsolatra, és így egyik részleg tapasztalatát sietve átadják a másiknak. És ami a fő, megtanulják összehangolni, koordinálni a cselekedeteiket.

Ezzel kapcsolatban a komplexverseny egész konkréten veti fel a fontos kérdést: milyen óriási eredménnyel járna, ha közlekedésünk résztvenne az ipar és mezőgazdaság egyes részei között folyó versenyben!

És még két rövid szó, amelyek könnyebbé teszik minden egyes ember életét: „házhoz szállítva".

Mennyire megkönnyíti az életet, mennyi időt és munkát takarít meg egy látszólagos apróság, amely azonban felbecsülhetetlen a mindennapi életben. Ez az apróság az, hogy a fogyasztó kiszolgálására rendelt szervezetek az eladott áruhoz hozzáadják még az áru szállítását is, sőt azt is megmondják, mikor kézbesítik az árut a fogyasztónak a lakására. Ami a magánéletet megkönnyíti, az óriási fontosságú az állami életben, az iparban, az építkezésben, a mezőgazdaságban is. Minden verseny nagyon sokat nyerne azzal, ha feltételei közé fogadná ezt a két szót: „házhoz szállítva". Tehát azt, hogy a hatalmas és tehetséges emberekben bővelkedő közlekedés is mindig részt vesz a versenyben.

A komplexverseny gondolata kitűnően igazolódott Bakuban. Ebből a versenyből következik az elképzelés: ipar + közlekedés, mezőgazdaság + közlekedés.

A szervezettség újabb, magasabb fokának meghódítása, ez a komplexverseny velejárója.

És még egy: az emberek élesebb szemmel tekintenek a technikára, bírálva vizsgálják felül a maguk és a szomszéd technikáját, és így ez a verseny hatalmas ösztönzőjük a műszaki kultúra fejlődésében. Nem hiába vette észre a verseny során Bibilasvili mérnök — holott nem is gépszerkesztő, hanem közlekedési mérnök — a mariupoli gyár tartálykocsijának szerkezeti hibáját! És éppen a komplexverseny következtében derült ki, hogy a bakui teherpályaudvart fokozatosan fejleszteni kell, mert tűrhetetlenül zsúfolt, rendkívül hosszan nyúlik el. Ezek az első futólagos következtetések. De milyen örvendetes következtetések ezek! Ujjong az ember lelke: ezek a következtetések ötéves tervünk egyik kis részlegének munkájából, a bakui vasutasok, tengerészek és olajmunkások komplexversenyéből folynak.

11. Matroszov gondolata

I.

Az új ötéves terv már indulásakor egy teljesen új jelenséget hívott életre. Ez az új jelenség csak a mi rendünkben lehetséges, ahol a nép milliós tömegei napról napra, óráról órára fokozzák kultúrájukat és viszik előre az életet. Ez az új jelenség segít bennünket, hogy már most, az ötéves terv viszonylag rövid (felénél is rövidebb) szakaszában néhány következtetést vonjunk le. Szerencsések vagyunk, hogy látjuk és megfigyeljük, értjük és mindenki számára ismertté tehetjük az élet ilyen előretörését. Mi, e nagy idők kortársai, szerencsések vagyunk, hogy beszélhetünk nemzedékünk e tapasztalatáról.

Miről is van szó? Mi az új jelenség, amelyet az új ötéves terv szült?

Valószínűleg már többen hallottunk olyan beszédet, amikor a gyárigazgató vagy a műhely főnöke panaszkodott, hogy lemaradtak, rosszul megy a munka, egyből-másból nincs elegendő. Csak nemrég hallottam ilyen panaszokat a leningrádi Kirov-gyár adagoló műhelyében és Baskíriában, az óriás „Tujmazanyeft"-ben. De amikor a tervről van szó, a panaszkodók rendszerint mindjárt jobb kedvre hangolódnak és hozzáfűzik elbeszélésükhöz: „De a tervet mégis teljesítjük, sőt túlteljesítjük." Lehetséges, hogy közülünk sokan, akik ilyen jelenségekkel találkoztak,

nem egészen értik a dolgot: voltaképpen miről is van szó, mi történik hát, lemaradnak, lemaradnak és a tervet mégis túlteljesítették? Ez a gondolat felmerült és mindjárt feledésbe is ment. De a tényen mégis érdemes komolyan elgondolkozni.

Az új szovjet kultúra sajátos úton jár és fejlődik. Nem lehet kitalálni, nem lehet megjövendölni, ki lesz a következő, aki újabb, a fejlődésnek még magasabb fokára emeli, mint amely fokot már 30 év alatt elértünk.

Hirtelen és teljesen váratlanul tűnt fel az a következő ember, aki elgondolkozott az említett tényen, akiben felmerült és nem sikkadt el ez a gondolat, és aki megmutatta nekünk, hol vezet az út tovább, magasabbra.

A moszkvai „Parizsszkaja Kommuna" cipőgyár szabásza, Vaszilij Matroszov volt ez az ember. A jó sztahanovista munkás szokásos útját járta, munkáját sikerrel és megfontoltan végezte: buzgólkodott, hogy bőrt takarítson meg, igyekezett a cipőszabásnál önálló úton járni, hogy kevesebb anyagra legyen szükség és a cipővarrás könnyebb és gyorsabb legyen. Igyekvésének az lett az eredménye, hogy a mult esztendőben két és félévi normát végzett el és annyi anyagot takarított meg, hogy több mint ezer pár cipőre telt még belőle. Brigádjának is megmutatta, hogyan dolgozik és brigádja első lett a műhelyben.

Mindez, ismételjük, csak a szovjet sztahanovista szokásos útja volt. De Matroszov nem elégedett meg ezzel. Elgondolkozott azon a jelenségen, amelyet említettünk. Maga elé képzelte az egész szabászműhelyt, sőt tovább ment és elgondolkozott az egész gyáron, ahol már nyolc éve dolgozott. Egyesek jól dolgoztak a gyárban és a műhelyben, akárcsak ő maga és brigádja, mások rosszul. És bár egyesek jól dolgoztak, mások pedig rosszul, a műhely is, meg a gyár is, egészben véve teljesítette az állami tervet. Hogyan teljesíthették? Átlagos számokban.

Voltaképpen mi is az, hogy „átlagos szám", honnan kerül elő?

Az egyik termelési értekezleten Matroszov szót kért és a következőt mondta: „Szabászati műhelyünk jól halad. Egy év alatt annyi bőrt takarítottunk meg, hogy ugyanabból az anyagból 65 000 pár cipővel többet adhattunk az államnak, 65 000-rel több szovjet polgár kapott cipőt. Ez rendben van. De nézzetek csak: Antonova szabásznő 100 darab bőrt takarított meg, Plehánova szabásznő pedig olyan selejtes munkát végzett, hogy a

műhely 50 darab bőrt veszített; Korzinyin szabász megtakarított néhány darab bőrt, Szolovjova ugyanannyit elrontott. Vizsgáljuk csak meg, mit jelent ez? Ez azt jelenti, hogy a rossz munka a jót is lerántja. A jó munkával fedezzük a rosszat, teljesítjük a tervet. De mi lenne, ha egyáltalán nem volna nálunk rossz munka? Miért ne tanítsuk meg a rosszul dolgozókat, hogy ugyanolyan jól dolgozzanak, mint a legjobbak?"

Matroszov felszólalásában látszólag semmi különös nem volt, hiszen már nem egyszer felmerült a kérdés, hogy az elmaradókat is előre kell vinni, fel kell emelni a sztahanovisták színvonalára. Matroszov felszólalásának a sajátossága azonban a következő volt: először is, elemezte az úgynevezett „átlagos számot", egyszerű és világos példával igazolta, hogyan keletkezik ez az átlag (a rosszabbak munkájával a jobbak terhére). Elvileg új, egyszerű és praktikus dolgot javasolt: az általános termelési számot nem az átlag szerint kell tervezni, mert akkor valójában mindenki az elmaradók után igazodik és jó munkájával csak azt pótolja, amivel a rosszul dolgozók elmaradtak. Matroszov azt javasolta, hogy az általános termelési számot a legjobbak munkája szerint kell tervezni, erre a színvonalra kell emelni az elmaradókat és meg kell tanítani a rosszul dolgozókat a jól dolgozók módszerére és fogásaira. A „terv" volt Matroszov javaslatában az új, az, hogy már a terv összeállításánál felfelé kell igazodni, az volt tehát az új, hogy elvi alapon intézett egyenes támadást a passzív „átlagszám" ellen.

A munkát a legjobbak módszere szerint tervezni azt jelenti, hogy ezeket a módszereket elemezni kell, széles körben kell ismertté tenni és meg kell teremteni a termelési feltételeket e módszerek gyakorlati megvalósítására. Így nő a tömegek lelkesedése és válik tömegmozgalommá a munkatermelékenység újabb és magasabb fokának eléréséért. Matroszov nem távozott műhelyéből, nem ment segítségért, se a raktárba, se a minisztériumba, nem kérte a hiányok pótlását, hanem hirtelen óriási, új munkaerőtartalékokat tárt fel mindenki előtt, aki figyelt rá. Hogyan dolgozik majd a jó gyár, ha ott mindenki a legjobbakhoz igazodik és senki sem dolgozik rosszul!

Ebben a gondolatban világosan és ragyogóan tükröződik a jövő, és már eddig megjárt utunkat is bevilágítja. Ezen a példán világosan látjuk, történelmileg mennyire szükséges volt, hogy

kezdetben csak az aktív munkásokat, a rohammunkásokat toljuk előtérbe; utánuk következtek egyes újítók, sztahanovisták, végül a fejlődés újabb szakaszában ez az egyéni kezdeményezés elkerülhetetlenül és szervesen kiterjed a tömegekre és már a dolgozók egész rétegét magával ragadja.

Matroszov gondolatát nyomban átvették. Ez volt első bizonyítéka e gondolat nagyszerű életrevalóságának. Sőt mi több: Matroszov gondolata nyomban kilépett gyára, a cipőgyár kereteiből, nyomban kilépett a könnyűipar kereteiből és magával ragadta a nehézipart, a gépgyártást. Hatalmas lendülettel indult meg az új mozgalom a közlekedésben is.

Szovjet közlekedésünk az egész szovjet állam véredényrendszere: összeköti az állam egyes részeit és közreműködik abban, hogy az állam életének minden egyes mozzanatát tervszerűen valósítsák meg. Semmi csodálnivaló nincs hát azon, hogy Matroszov gondolata a közlekedésben rendkívüli világossággal és egészen új módon valósult meg, nemcsak azzal, hogy túlnőtt a közlekedés egyes részein (rendező állomás, építkezés, szertár stb.), hanem azzal is, hogy a közlekedés egyes fázisait összekapcsolta. Sőt, a közlekedést kapcsolatba hozta az ipar egyes részeivel (Uszati állomást a Kuznyeck-medence szénbányáival, a Donyec-vidéki vasutat a Donyec-medencével stb.), mert csakis ezzel a kapcsolattal emelkedhet a munka termelékenysége újabb és magasabb fokra.

II.

Leningrád, az újítások úttörője, most is az első volt. A leningrád—moszkvai rendező pályaudvaron a vasutasok kiszámították — így számol be erről az írás — hogy ha az elmaradók az élenjárók színvonalára emelkednek, akkor a kocsik vesztegelési ideje 18 perccel csökken, és a pályaudvaron dolgozók kollektívája az év végéig további 14.430 teherkocsit ad pótlólag a rakodás számára. Ez az első és egyszerű számítás a leningrádiak elé új számviteli feladatot tűzött. A rendező állomásokon mindeddig csak azoknak a vasúti kocsiknak a vesztegelését tartották számon, amelyek a forgalmi utak külön kocsiparkjaihoz tartoztak. Azokat a vagonokat, amelyek a teheráruraktáraknál, a javítási, az érkezési és más utakon voltak, amelyek átrakodás alatt álltak, a forgalmi intéző nem vette figyelembe.

Hogy az elmaradókat az élenjárók színvonalára emelhesse, figyelembe kellett vennie minden helyet, ahol csak vasúti kocsik vesztegeltek. És Bondirev forgalmi intéző új számontartási rendszert dolgozott ki a veszteglésekkel kapcsolatban.

Az egyik helyen végzett teljes számontartás ugyanezt vonta maga után más helyen is. Hány értékes javaslatot terjesztettek be az állomáson! Hova lettek? Mi lett a sorsuk? A leningrádiak számbavettek és felülvizsgáltak minden új módszert és eljárást, amelyet „elfektettek" vagy részben megvalósítottak ugyan, de aztán elfelejtettek. Kiválasztották közülök a legjobbakat és meghatározták alkalmazási lehetőségüket. Az új feltételek következtében új teljesítménnyel kellett számolni. Figyelembe kellett venni tehát a kollektíva minden egyes tagjánál ezt az új teljesítményt, hogy az elmaradókat a legjobbak színvonalára emelhessék.

A számbavétel semmiképpen sem lehet szóbeli, nem támaszkodhat az emberi emlékezőtehetségre, írásba kell foglalni, le kell r ö g z í t e n i. De az írás, ha azt akarjuk, hogy ne csak semmitmondó papírdarab legyen, e l l e n ő r z é s t é s f e l ü l v i z s g á l a t o t kíván, a felülvizsgálathoz külön ember kell, aki f e l e l is érte. Így kapcsolódik egyik láncszem a másikba, egyik egyszerű rendszabály a másikhoz a leningrádiaknál. Pontosan kidolgozott c s e l e k v é s i t e r v lett ebből és már szovjet életünk gyakorlatába is átment „Haladó munkamódszerek bevezetésének terve" elnevezés alatt. Ez a terv egy egész szervezet kollektív munkamódszerét jelenti. Hasonlóan a haditervhez, a legkisebb részletéig is átgondolt cselekvési terv. Tulajdonképpen a következő rovatokból áll: 1. a rendszabály célja vagy lényege, — itt pontosan megszabnak minden egyes konkrét feladatot; 2. a munkák felsorolása: milyen munkát kell elvégezni e feladatok mindegyikének pontos teljesítésére; 3. azoknak a neve, akik e munkák teljesítéséért felelősek; 4. a munka teljesítésének határideje; 5. milyen hatás várható a feladat teljesítésétől. Az egyes rovatokat máskép is el lehet nevezni, sőt a rovatok számát emelni lehet és még pontosabban meghatározni minden eljárást, de a terv szerkezete nagy általánosságban ilyen. A leningrádiak tervük kidolgozásával minden egyes váltásnak, minden egyes brigádnak és munkásnak külön-külön kiadták a munkarendelvényt, amelyben pontosan kijelölték azt a részt, amely az egész munkából rájuk esik.

III.

De a leningrád—moszkvai rendezőpályaudvar mindössze csak egy állomás, egyik, viszonylag nem is nagy vasúti vonalunkon, az Októberi vasúton. Igaz, hogy az állomásnak döntő jelentősége van az egész út teheráruforgalmára, tennivalója azonban mégis csak a szokásos vasúti munka. A leningrádi kezdeményezésnek visszhangja támadt Szibériában, a Kuznyeck-medence kellős közepén, egy másik állomáson, amelynek munkája szoros kapcsolatban volt egyéb tényezőkkel is és sikere nagymértékben tőlük függött.

Uszati állomás az egész Kuznyeck-medence szenének több mint egyharmadát indítja útnak; teheráruforgalma jellegét tekintve, szoros kapcsolatban van a bányákkal, azoknak az utaknak a munkájával, amelyeken a szenet szállítják oda. Ezért a „Matroszov-féle" kérdés, amellyel az állomás dolgozói foglalkozni kezdtek, másképpen és bonyolultabban hangzott itt, mint a leningrád—moszkvai rendezőpályaudvaron.

Miért történik olyan gyakran — merül fel a kérdés Uszati állomáson —, hogy a sztahanovista módon összeállított, rövid és záros határidő alatt megterhelt vonatok gyakran megakadnak az állomáson és nem sikerül a terv teljesítése? A válasz a következő: „Ez azért történik, mert egyik vagy másik szakaszon egy vagy több ember hanyagsága következtében semmivé válik az egész műszak erőfeszítése."

Itt már nemcsak arról volt szó, hogy az egyes kocsik vesztegelését számontartsák, hanem arról, hogy egész szakaszok, egész tagozatok munkáját tartsák számon, hogy a mellékvasutak dolgozóinak és az állomás dolgozóinak egymáshoz való viszonyát is rendezzék, hogy összehangoljanak két nagy és lényegükben különböző kérdést: a szénkitermelést és a szénszállítást. Az a terv, amelyet Uszati állomás dolgozott ki, az élenjáró munkamódszerek bevezetése céljából, ezt a bonyolultabb munkamódszert tükrözte vissza. A jegyzőkönyv a következőt mondja erről: „A Kuznyeck-medence szénmunkásai versenyt indítanak, hogy a folyó évben 265 000 tonna szenet adjanak terven felül. Uszati állomás vasutasai helyesen állapították meg szerepüket ebben a széncsatában. A szervezési és műszaki szabályok egész rendszerét gondolták át, világos és pontos munkatervvel fegyverezték fel magukat, hogy a bányászok-

kal összehangoltan dolgozzanak, a termelés és a szállítás emelkedésének ütemében teljes harmóniát biztosítsanak." Mint látjuk, Matroszov eredeti gondolatát itt újabb tényezővel egészítették ki. Uszati állomás példája határozott felhívás volt a nagy szénközpontok valamennyi többi vasútja és állomása felé. Uszati állomás dolgozóinak cselekvési tervére válaszul az északdonyeci vasút, a Donyec-medence legfontosabb vasútvonala is kidolgozta a maga „cselekvési tervét".

Érdekes e két terv összehasonlítása. A tomszki vasút Uszati állomása a háború egész ideje alatt jól és lelkesen dolgozott. Fjodor Sisov, az állomás tolatási forgalmi intézője, éppen a háborús évek alatt vezette be nevezetes „gyorsított vonatjait" és már 4 éve annak, hogy az állomás egységes technológiai folyamat normái szerint dolgozik. Az északdonyeci vasút a Donyec-medencével együtt ugyanekkor a fasiszta megszállás borzalmait, rombolását és rablásait szenvedte el. Mikor a háború véget ért, úgy látszott, évekre van szükség, hogy valamennyire is meginduljon a szénkitermelés és üzembe lépjen a vasút és talán évtizedek kellenek, hogy újra elérjék a háborúelőtti színvonalat. De valóságban másképp történt. Bár a Kuznyeck-medence és a Donyec-medence, valamint a tomszki vasút és az észak-donyeci vasút általános helyzete között nagy a különbség, a tervek, amelyeket egyik is, másik is kidolgozott, lényegükben hasonlók, mert csaknem teljesen ugyanarról szólnak. Mind a háború idején nagyranőtt Uszati, mind a háborús időkben sokat szenvedett észak-donyeci vasút tervei — egyaránt hatalmas eredményekkel kecsegtettek. Uszati állomás azt ígérte, hogy fennakadás nélkül leszállítja a terven felül kitermelt kuznyecki szenet, az észak-donyeci vasút pedig azt ígérte, hogy már 1947-ben kis híján eléri az 1940-es szénrakodás színvonalát (mindössze 400 vagonnal kevesebbet!). Ez lett hát azokból az évtizedekből, amelyekre — ellenségeink számítása szerint — szükség lett volna a Donyec-medence helyreállításához.

Uszati állomás és az észak-donyeci medence tervei között, röviden szólva, a következő közös vonás van: Uszati normái egységes technológiai folyamatra vonatkoznak, minthogy 4 év alatt sok újítást vezettek be. Az észak-donyeci vasút specializált vonatokat vezet be, ennek folytán véget vetnek a személyi fele-

lősség hiányának és annak a szokásnak, hogy a gócpontokon minduntalan újra állítják össze a szerelvényeket; a specializált vonatokkal ritmikus forgalom honosul meg a vasúton. Uszati új munkamódszereket vezet be, az észak-donyeci vasút szintén. Uszati iskolákat, tanfolyamokat szervez, védnökséget tart fenn az elmaradók számára, hogy az élenjárók színvonalára emelje őket; ugyanezt teszi az észak-donyeci vasút is. Ha a két tervet pontról pontra vizsgáljuk, azt látjuk, hogy mind a két terv „Matroszov-féle" terv, mindkettőt áthatja az a törekvés, hogy a vasút valamennyi dolgozóját, minden szolgálatát és az összes kollektívákat az élenjárók színvonalára emelje. Ez azt jelenti, hogy nemcsak a háború alatt sokoldalú fejlődésen átment vasutaink szereztek nagy műszaki és szervezési tapasztalatot és iparkodnak a munkakultúra magasabb fokára hágni, hanem a háború alatt sokat szenvedett és helyreállításra szoruló vasutak sem akarnak a régi úton haladni, hanem háborúelőtti színvonalukat az élenjáró, háborúutáni szovjet technikai gondolat eszközeivel és tapasztalataival állítják helyre.

Közlekedésünk legjobb embereinek, újítóinak csodás példaképei elevenednek meg előttünk. Új fény ragyogja be őket, s e fénynek a forrása: azok a nagy embertömegek, amelyeket ők emelnek magasra és ragadnak magukkal előre. Már nem elszórt, ritka jelenségek ezek az emberek, már nem egyedülálló hősöknek látjuk őket, amikor olvassuk, vagy halljuk nevüket. Sajátos hadvezérek ők, hatalmas seregük szervezett együttműködésével döntik el a harcot. A Nyizsnyednyevproszkban dolgozó Kuznyukin munkavezető elvtárs és Manyko építőmester elvtárs neve nemcsak azért drága nekünk, mert igyekeznek behozni építkezéseinknek a vasutak munkájához viszonyított általános elmaradását, és mert minden egyes tehetséges építési szervező kétszeresen értékes az országnak, hanem azért is, mert ezek az emberek olyan terv megteremtői, amely tömegmozgalmat indított meg az építkezésben. Egyszerű szavak: „Szavcsuk módszere" (Szavcsuk oly készüléket alkotott, amely a mozdonyok süllyesztőgödrös javítását hét órával csökkenti). „Sisov módszere" (gyorsított vonatok), „Krasznov, Karobkov, Kozsuhar, Katajev, Bondirjov módszere" stb. Ezek a nevek nemcsak egyszerűen valamely találmány szerzőjét jelentik számunkra, hanem gondolatai általános alkalmazását, élenjáróbb munkamódszerek

alkalmazását a közlekedésben. Ezek az egyszerű szavak értékesek és drágák számunkra, mert sok, sok ezer ember munkáját könnyítették meg és tették egyszerűbbé.

IV.

Az új ötéves terv második évének még csak a közepén vagyunk és — ismétlem — még talán korai lenne következtetéseket levonni. De a következtetések önmaguktól jelentkeznek, lehetetlen őket elkerülni, mikor az eddigi eredmények is büszkeséget és dicsőséget jelentenek a szovjet ember számára, aki a munkatermelékenység újabb fokára emelkedett.

Mit jelent például az „élenjáró munkamódszerek bevezetésének terve", amelyet a szovjet közlekedés élenjáró szakaszai és helyei vetettek fel? Nem ismerhetjük-e fel ebben azt, amit néhány évvel ezelőtt „ellentervnek" neveztünk? De mennyire megnőtt, átalakult, erőtől duzzadóbb, érettebb, szélesebb, tartalmasabb lett az a régebbi, még csak induló „ellenterv" ebben a most már kibontakozott és részletezett tervben, amely minden munkásunknak, vállalataink minden kollektívájának megmutatja, hogyan dolgozhatnak és hogyan kell dolgozniok a legjobbak példája szerint.

Sikereinek titka abban rejlik, hogy a rendszer alkotója maga a sokmilliós dolgozó szovjet nép, melyet Lenin és Sztálin pártja nevelt.

Sikereink titka az, hogy ez a rendszer egyre fejlődik és növekedik, mert a népi alkotás nedvei szakadatlanul táplálják.

Ez a rendszer fejlődésében és növekedésében szintén megismétli a már túlhaladott formákat, de új módon, hatalmas előrelendüléssel, amely a régi formákat egyre tágítja és egyre konkrétabb és részleteiben jobban kidolgozott, reálisabb, a nép szabad akaratát visszatükröző történelmi tartalommal tölti meg.

Vajjon a régi világban, amikor a munkások a tőke rabságát nyögték, ki tervezné munkáját úgy, hogy a legjobbakhoz és az élenjárókhoz igazodjék. Hiszen minden iskolásgyerek tudja, hogy a kapitalizmusban minden új gép, minden új munkamódszer csak a munkanélküliek seregét növeli és újabb rabságot jelent! „Régi igazság", — mondja az olvasó jogosan.

De nem mondhatunk mást, amikor népünk alkotó erejének minden újabb megnyilvánulása ismételten megerősíti ezt a régi

igazságot, egyre világosabban mutatja meg nekünk azt a zsákutcát, amelybe az emberi munka külföldön jutott, egyre ragyogóbban tárja elénk a nagyszerű és végeláthatatlan teret, amely ifjú országunkban a nép nemes és szabad alkotómunkája számára megnyílt.

12. A sztahanovista mozgalom

I.

A sztahanovista mozgalom tanulmányozásánál figyelemreméltó e mozgalom formáinak és látszólag gyakran ellentmondó módszereinek hihetetlen változatossága. Alekszej Sztahanov, a donyeci szénmedence bányásza, két részre bontotta szokásos munkáját: az ácsolást és fejtést, amelyet addig egymaga végzett. Az ácsolást átadta segédének, ő maga pedig a fejtőkalapáccsal dolgozott. Az eredeti munkának ez az egyszerűsítése, a f u n k c i ó k m e g o s z t á s a győzelemre vitte: öt-hatszorosan túlszárnyalta korábbi teljesítményeit.

Alig múlt el 10 esztendő és Leonyid Boriszkin, a Moszkva melletti szénmedence bányásza fordított jelenséget tapasztalt a Moszkva-környéki szénbányászok munkatermelékenységével kapcsolatban. Ő maga a következőket mondja erről: „Az utóbbi években nálunk, a moszkvai medencében, a vájár, a csillés és részben az ácsoló szakma a legtöbb bányában egyesült az aknavájár szakmájában. Erre a munkára rendszerint magas képzettségű munkásokat állítanak, akik ezeket a szakmákat már mind elsajátították. Sok éven át dolgoztam, mint jövesztő-rakodó vájár, vagyis szénpadon dolgozó vájár, elsajátítottam néhány szakmát és csak az utóbbi hónapokban mentem át az aknamélyítésre. Több szakmának ilyen egyesítése az előkészítő fejtésben igen nagy előnyökkel jár. A különböző műveleteket végző aknavájár jobban kihasználhatja munkaidejét. Nem kell bevárnia, míg eltakarítják a szenet, vagy a kőzetet, nem kell bevárnia az ácsolót, stb., mert szükség esetén mindezt ő maga is elvégezheti.*

Amint látjuk, Leonyid Boriszkin bányász Alekszej Sztahanovval ellentétben, más munkáknak az ismeretével bővítette mun-

* Lásd „Az új sztálini ötéves terv sztahanovistái" c. műben Leonyid Boriszkin „Több szenet!" c. munkáját. — Profizdat, Moszkva. 1947.

káját, bonyolultabbá tette és ezzel többszörösen növelte kötelezettségei számát. A munkának ez a bonyolultabbá tétele, a funkciók sokszorozása szintén győzelmet szerzett neki: lehetővé vált, hogy sokszorosan túlteljesítse munkájának korábbi mutatószámait.

Vegyünk egy példát. Makszimenko, a híres szibériai kőműves, a falrakás egész folyamatát megosztotta segédei között, mégpedig olymódon, hogy folyamatos munka, mintegy futószalagrendszer alakult ki és így az egyes emberek munkája a lehető legegyszerűbbé vált. Ez a módszer döntő jelentőségű Makszimenko hatalmas sikereiben. De Salajev ács is, aki az Uralba áttelepített hadigyár építésén dolgozott, híressé vált mozgalmát a szakmák egyesítéséért indította meg: az asztalosok egyidejűleg kályhások, a gépírónők mázolók, vakolók, a könyvelők tetőfedők, maguk az ácsok pedig egyúttal üvegezők, szerelők és kőművesek lettek. Ez az eljárás ismét döntő tényező volt a győzelem elérésében és az építkezés óriási mértékű meggyorsulásához vezetett. Más szavakkal: a futószalag, vagyis a munkamegosztás legszélsőbb foka éppúgy, mint a szakmák egyesítése, ugyanazon eredményhez, az építkezés gyorsulásához vezetett. Ilyen példák ezrével vannak a sztahanovista mozgalom történetében. Ilyen példák gazdaságunk minden részében találhatók.

Ezekben az eljárásokban a sikert az eljárások konkrét volta dönti el, tehát az a képesség, hogy az ember nyomban „feltalálja magát", vagyis megtalálja azt az eljárást, vagy módszert, amely az adott esetben a legalkalmasabb és a munkát a legnagyobb sikerhez segítheti. Az egyik helyzetben a funkciók megosztása szükséges a siker érdekében, a másikban a funkciók egyesítése. Minthogy azonban az ország minden dolgozója érdekelt abban, hogy a munka a legnagyobb eredménnyel járjon, ezt a képességet, hogy „feltalálják magukat", hogy az építőmunka minden helyén meg tudják ragadni a legfontosabb láncszemet, ezt a képességet évről évre nevelik nálunk és úgy istápolják, mint a legértékesebb emberi tulajdonságot. Sőt mi több, éppen azért, mert ez a mozgalom alulról, magának a munkásosztálynak a mélyéből lobbant fel és „vállalataink adminisztrációja részéről" semmiféle nyomást sem gyakoroltak rá, éppen ezért mondotta

róla Sztálin elvtárs, hogy „ez a mozgalom korunk rendkívül életrevaló és feltartózhatatlan mozgalma".*

E mellett a Sztahanov-mozgalom növekvése és fejlődése, a sztahanovisták által ajánlott eljárások és munkamódszerek nagyszerű változatossága egyáltalán nem ösztönös, nem véletlen. Nincs elszigetelve gazdaságunk általános fejlődésétől, nem vesztette el szoros és szerves kapcsolatát gazdaságunk fejlődésének legfontosabb szakaszaival, nem jöhetett és nem is jöhet létre anélkül, hogy a szervező és irányító pártgondolattal szoros kapcsolatban ne legyen. Ezt bizonyítja a sztahanovista mozgalom elindulása és további alakulása. A sztálini ötéves tervek előtt, mint ismeretes, még nem volt nálunk sztahanovista-mozgalom, e szónak teljes értelmében, de voltak különböző rohammunkaformák, amelyeknél a munkások arra törekedtek, hogy több energiával végezzék munkájukat, mint szomszédjuk, vagy ahogy a norma megkövetelte. A sztahanovista-mozgalom együtt született az új technikával, az új ipari bázissal, amelyet az ötéves tervek teremtettek meg. De ez a mozgalom csak akkor alakult ki és vált azzá, amit most „sztahanovistának" nevezünk, amikor a Párt kiadta az új technika elsajátításának jelszavát. Emlékeztetjük az olvasót Sztálin elvtárs 1935. évben mondott szavaira:

„...A Sztahanov-mozgalom szervesen összefügg az új technikával. Az új technika nélkül, új gyárak nélkül, új fölszerelés nélkül a Sztahanov-mozgalom nem születhetett volna meg nálunk. Új technika nélkül a technikai normákat fel lehet emelni kétszeresükre, háromszorosukra, de nem többre. Ha a sztahanovisták a technikai normákat ötszörösére, meg hatszorosára emelték, ez azt jelenti, hogy teljesen és mindenben az új technikára támaszkodnak. Ebből tehát az következik, hogy országunk iparosítása, üzemeink és gyáraink újjáépítése, az új technika és az új felszerelés volt a Sztahanov-mozgalom egyik szülőoka.

De az új technikával egymagával még nem jutunk messze. Lehet elsőrangú technikánk, lehetnek elsőrangú üzemeink és gyáraink, de ha nincsenek embereink, akik ezt a technikát meg tudják nyergelni, a technika megmarad puszta technikának. Ahhoz, hogy az új technika meghozza a maga eredményeit, szükség van még emberekre is, munkás- és munkásnőkáderekre, akik

* Sztálin, A leninizmus kérdései, Szikra, 1949. év. 589. oldal.

a technika élére tudnak állni és azt előre tudják vinni. A Sztahanov-mozgalom megszületése és növekedése azt jelenti, hogy ezek a káderek nálunk a munkások és munkásnők között már megszülettek. Két évvel ezelőtt a Párt azt mondta, hogy az új gyárak felépítésével és azzal, hogy vállalatainknak új felszerelést adtunk, még csak félmunkát végeztünk. A Párt akkor kijelentette, hogy a lelkesedésnek, mellyel az új gyárakat építjük, párosulnia kell a technika elsajátítása iránti lelkesedéssel, hogy csakis ezen az úton lehet a kitűzött feladatot eredményesen végigvinni. Nyilvánvaló, hogy ez alatt a két év alatt folyamatban volt az új technika elsajátítása és az új káderek születése. Ma világos, hogy ezek a kádereink már megvannak. Érthető, hogy ilyen káderek nélkül, ezek nélkül az új emberek nélkül semilyen Sztahanov-mozgalom nálunk nem volna. Ily módon azt az erőt, mely a Sztahanov-mozgalmat kialakította és előreviitte, a munkások és munkásnők soraiból kikerült új emberek szolgáltatták, akik elsajátították az új technikát."*

Ezek a szavak világos útmutatást adnak a Sztahanov-mozgalom kutatóinak, hogyan kell kutatásukat folytatni. A Sztahanov-mozgalmat nem lehet elszakítani gazdaságunk általános történetétől és a vezető pártgondolattól. Ez azt jelenti, hogy az egész ragyogó és első tekintetre egymásnak ellentmondó tények bősége, ezernyi javaslat és eljárás, a Sztahanov-mozgalom legmeglepőbb formái, mindez osztályokba, csoportokba osztható, mindebben határozott törvényszerűségeket lehet és kell is találni. És ha e törvényszerűségeknek csak egyikét is megvizsgáljuk, könnyebben észrevehetjük és feltárhatjuk azt az újat, amit a sztahanovista mozgalom most, a háborúutáni ötéves terv alatt adott nekünk.

Vegyük csak azt a két példát, amelyekről kezdetben szóltam: a funkciómegosztást Sztahanov munkájában és a funkciók egyesítését Boriszkin munkájában.

Alekszej Sztahanov a Donyec-medencében még ott találta a régi „baltafej" technikát, a cári idők örökségét, amikor a bányász lényegében még kétkézi munkás, kézműiparos volt. Ez a bányász maga szállt le a bányába, maga vágta a szenet, maga hányta félre az útból lapátjával, ő maga ácsolta a tetőt maga fölött, hogy megtehesse a szénpadon a következő lépést. Számos funk-

* Sztálin, A leninizmus kérdései, Szikra, 1949. év, 592—593. old.

ciónak az egyesítése az alapvető munkával, a szénkitermeléssel még egészen kisipari jellegű, primitív volt, és a régi, kezdetleges szénbányászati technikával rokon. De a sztálini ötéves tervek korszakában nem lehetett ezzel a technikával megbékülni. 1933-ban a Sz. K. (b) P. Központi Bizottsága és a Szovjetunió Népbiztosainak Tanácsa két határozatot hozott a Donyec-medencéről, amelyekben éles fordulatot követeltek a széntermelés gépesítése terén. Éppen ez a pártutasítás vetette meg új korszak alapját a Donyec-medencében. Ezek a párthatározatok késztették magukat a bányászokat is, hogy a gépesítés megvalósítása szempontjából vizsgálják felül munkaeljárásukat.

A Párt utasítása visszhangra talált Alekszej Sztahanovban. Gépesítette munkamódszereit. Az előbbi, még kisipari jellegű, egybeolvadt munkamódszernek két különböző munkafolyamatra történt megosztása és a második folyamatnak külön munkás kezébe történt átadása, előrehaladást jelentett, lépést a jövő felé, a szénkitermelés folyamatának gépesítése felé.

Sztahanov és Leonyid Boriszkin eljárásai között évek teltek el. Ezeket az éveket az építkezés óriási lendülete, az ipar és az új technika elsajátításáért vívott harc, a nép egész erejének megfeszítése a Honvédő Háborúban és végül a németek pusztításainak helyreállítása, a háborúutáni sztálini ötéves terv újabb fellegvárainak bevétele töltötte be. Ezekben az években a szovjet munkások szüntelenül tanultak és sokat megtanultak. Mit jelent valójában a vájár, a csillés és az ácsolók funkcióinak újabb egyesítése, amelyről Leonyid Boriszkin beszél? (Leszámítva természetesen mindazt, ami a Moszkva-környéki szénmedence viszonyaival és az utóbbi időben magában a munkamódszerben végbement általános változásokkal van kapcsolatban.) Hátrafelé tett lépést jelent-e ez Sztahanov módszerével szemben?

Emlékezzünk, hogy a vájár és ácsoló funkcióinak egyesítése Sztahanov előtt: a legprimitívebb technikával dolgozó kézműves munka módszere volt. De gondoljuk csak jól meg, hogy ugyanezeknek a funkcióknak Leonyid Boriszkin-féle egyesítése igen magas képzettséget, a legkorszerűbb technika ismeretét feltételezi a munkásnál. „Erre a munkára rendszerint a legmagasabb képzettségű munkásokat állítják, akik mindezeket a szakmákat elsajátították." Világos, hogy itt nem visszatérésről van szó,

nem hátrafelé tett lépésről, hanem ellenkezőleg, nagy és fontos előrehaladásról.

Az elmúlt évek alatt, mint már említettem, a munkások szüntelenül tanultak. Nagyon érdekes és ránk, írókra nézve rendkívül tanulságos megfigyelés, hogyan és mit tanultak a szakkásos munkástanfolyamokon, „a tanfolyamokon, a termelő munkától való elszakadás nélkül", és a sztahanovista iskolákban. Meg kell mondani, hogy maga a tanulás is bizonyos változásokon ment át, visszatükrözi a szocialista gazdaságban végbement változásokat és megfelel a munkások szükségleteinek.

A régi C. I. T.* tanfolyamain szigorúan szakmák szerint fúrókat, lakatosokat, esztergályosokat stb. készítettek elő. Pavel Bikov, az ismert sztahanovista, a következőket mondja erről:

„Figyeltem a véső járását és azt gondoltam, ha a véső széle hosszabb lenne, nagyobb forgácsot vágna. Felhívtam erre az oktató figyelmét. Az oktató meglepetve nézett rám és azt mondta: „Talán még a vésőfenést is meg akarod tanulni?" A tanfolyamok szűk szakmai képesítést adtak a munkásoknak. Még szó sem volt arról, hogy a tanulókat megtanítsák a szerszám élesítésére. De, mert az én teljesítőképességem az élesítés minőségétől függött, azt tartottam, hogy okvetlen meg kell tanulnom a véső élesítését is."**

Pavel Bikov nem törődött az oktató válaszából kiérezhető gúnnyal, megmaradt szándéka mellett és engedélyt kapott a köszörülési és élesítési órák látogatására is. Az oktatás módszere a C. I. T.-ben abban az időben idegen eredetű volt, még egészen az amerikai mintát követte és a legnagyobb figyelmet a gépies beidegzésre fordította.

Bikov esete mutatja, mennyire túlnőtték ezt a módszert munkásaink és maguk követeltek szélesebbkörű oktatást, amely szűkebb szakmájuk körét meghaladja.

Maria Levcsenko, fiatal cipészgyári szabásznő, már tökéletesebb iskolát járt. Levcsenko a maga tanultságát összehasonlítja azzal, amit az öreg szabászok tudtak:

„A gyári ipariskolában ismereteket szereztem a bőr topo-

* C. I. T. (Centralnij Institut Truda) — a Munkai Központi Intézet. — (A ford.)

** L. „Az új sztálini ötéves terv sztahanovistái" c. műben Pavel Bikov, „Mivel járultunk hozzá az ötéves terv teljesítéséhez?" c. cikkét, Profizdat, Moszkva, 1947.

gráfiája és a gépgyártás terén, amiről a régi kézműves cipészeknek még csak fogalmuk sem volt."*

Andrej Kulikov, a kiváló kőműves, a falrakás igazi művésze, az esti sztahanovista iskola még tökéletesebb tanítási formájáról beszél:

„Az első órán egy sztahanovista beszélt, akinek a nevére már nem emlékszem, de ha találkoznék vele, nyomban megismerném. Tárgyilagos beszéde nagyon tetszett nekem. Azzal kezdte, hogy a régi, forradalomelőtti időben a kőműveseket egyáltalában nem érdekelte, kinek és miért építenek valamely épületet. Csak téglát adjanak a kezükbe — és kész... A nehéz élet arra kényszerítette őket, hogy megfeszített testi erővel dolgozzanak, mert maguk és családjuk részére meg kellett keresniök a kenyeret. Az előadó elmondta, miből áll a tégla, miért lesz a tégla szétmállós és miért duzzadó, hová nem lehet az ilyen téglákat rakni. Pontosan felírtam magamnak ezeket az értékes adatokat. Körülnéztem és azt láttam, hogy mindenki felírja. Azelőtt azt hittem, hogy olyan jó munkásokat, mint apám és Szasa bácsi, nem lehet többet találni. És még azt is hittem, hogy a jó téglarakók mind egészen egyenló módon dolgoznak. A sztahanovista iskola sok új dolgot tárt fel előttem. Világosan láttam most már, hogy nem csupán a testi erő és a kézügyesség dönti el a dolgot. Aki jól ismeri munkáját, gondolkozik rajta, új módszereket talál a munka termelékenységének emelésére **

Maria Volkova, a későbbi sztahanovista, csak tizenöt éves kislány volt, mikor 1937-ben a gyárba került. Nagyon szeretett volna jó szövőnő lenni, megtanulni „mindenkinél jobban" dolgozni. Szántszándékkal a legharagosabb, legszigorúbb vezetőt kereste ki azok közül a gyakorlott szövőnők közül, akik mellé az újonnan jötteket beosztották. Abból a jólismert szabályból indult ki, hogy tanulni ugyan nehezebb lesz, viszont könnyebb lesz dolgozni. Mikor felvették a kétéves sztahanovista iskolába, ahol általános műveltséget adó tantárgyakat is előadtak, — orosz nyelvtant, számtant, földrajzot — ő is, „mint sok más lány,

* L. „Az új sztálini ötéves terv sztahanovistái" c. műben Maria Levcsenko, Mihail Mihajlovszki, Maria Jermolenko, „Több cipőt a lakosságnak!" c. cikkét, Profizdat, Moszkva, 1947.

** L. „Az új sztálini ötéves terv sztahanovistái" c. műben Andrej Kulikov „Lakóház-építkezéseken" c. cikkét. Profizdat, Moszkva, 1947,.

eleinte kételkedett, szükségesek-e ezek a tudományok ahhoz, hogy kiváló szövőnő legyen".* De az alapvető műszaki ismeretek tanfolyamán, a műhelyfőnök óráin, a fiatal szövőnő megértette: „mennyire rövidíti a tanulás a mesteri tudáshoz vezető utat". Megértette, mily nagy jelentőségű az elmélet a gyakorlat számára, megértette mindannak a jelentőségét, aminek látszólag semmi köze sincs a vetülékkel, a szövőhajóval és az orsóval való foglalkozáshoz. „Sok mindenfélét, aminek megismerésére hosszú évekig tartó gyakorlati munkát kellene fordítani, az elmélet segítségével nagyon rövid idő alatt el lehet sajátítani és azután a gyakorlat segítségével jól megtarthatja az ember a fejében. Amit akkor tanultunk, arra most napról napra, óráról órára visszaemlékszem. Hiszen a munkagépek valamennyi részét tanulmányoztuk, szétszedtük, majd összeraktuk a gépeket.*

A munkások művelt emberek lettek, megszokták, hogy szűk szakmai látókörüket átlépve, nagyobb méretekben lássanak és gondolkozzanak. A cipész megtanulta, hogy a bőrt ne tapintás szerint szabja, hogy nem évtizedes gyakorlattal kell bizonytalan ismereteket gyüjteni arról, hol vastagabb és hol rosszabb a bőr, hanem a „bőr topográfiája" tudományának segítségével, amely az állat anatómiáján és az anyag természetének tüzetes ismeretén alapul. A kőműves behatolt a tégla titkaiba, úgy megismerte a tégla rossz és jó oldalait, akárcsak a technológus mérnök. A fiatal szövőnő éppoly jól megismerte munkapadját, akár a gépész. És azzal, hogy elképzeléseik határait kibővítették, anyagot kaptak az összehasonlításra, élesítették agyukat és szemüket a megfigyelésekre, elsajátították azt a tudást, hogyan kell a szerzett ismereteket továbbadni. Ez pedig nagy és igazán nem könnyű művészet! Nem minden művész, nem minden író, nem minden tudós képes arra, hogy munkájának titkait világosan, egyszerűen és érthetően közölje másokkal, nem mind tud világosan felelni arra a kérdésre, miért jó vagy rossz valami. A virtuóz művészetével dolgozó, régi munkások arra a kérdésre, „hogyan is sikerült ez neked?", rendesen a kitérő és tehetetlen „hát így" szóval feleltek, esetleg m e g m u t a t t á k. De olvassátok, vagy hallgassátok csak, mily csodálatosan tudnak most

* L. „Az új sztálini ötéves terv sztahanovistái" c. műben Maria Volkova, „Tapasztalatunk" c. cikkét. Profizdat, Moszkva, 1946.

** L. „Az új sztálini ötéves terv sztahanovistái" c. műben Maria Volkova, „Tapasztalatunk" c. cikkét. Profizdat, Moszkva, 1946.

sztahanovistáink önmagukról, a kiváló tudásukhoz vezető útról, megfigyeléseikről beszélni. Milyen élénk és választékos kifejezésekkel, jó összehasonlításokkal, nem könyvekből, hanem a gyakorlatból vett világos képekkel, közmondásokkal és pontos fogalmazással tudják megértetni mondanivalóikat. Az a széleskörű ismeretkör, amelynek keretében a maguk szakmáját látták, segítségükre volt, hogy érezzék, mennyire szükséges más, rokonszakmákat is elsajátítani, ez segített nekik abban, hogy szélesebb tevékenységi körben is otthon érezzék magukat.

Most már érthető, milyen nagy a különbség a kézműves bányász régi, Sztahanov előtti egyesített munkaformája — egyidejűleg vájár és ácsoló is — és a magas képesítésű bányászmunka új formája között, amelyről Leonyid Boriszkin beszélt, és amely az aknavájár, a szénvájár, ácsoló és csillés szakmáit is egyesíti magában.

A látszatra hasonló dolgokról most már kiderült, hogy teljesen különbözőek. Ha a kézműves maga végzett számos műveletet, akkor ezzel az eljárással saját tevékenységét kötötte gúzsba, fékezte a termelést, mert teljesen a hagyományok hatalmában volt, félt akár egy lépéssel is eltérni tőlük, mert egész tudása változatlanul a már elsajátított, nagyapákról rámaradt módszereken alapult, „amelynél jobban csinálni nem lehet" Minthogy csak az apjától és nagyapjától örökölt munkaeljárásokat ismerte, többet nem tudott, nem látott és egymaga végzett számos műveletet, ezért természetes, hogy a kézműves mindig a legkonzervatívabb volt a dolgozók családjában, mondhatnánk: szakmája technikájában a konzervativizmus klasszikus példája volt.

Amikor az új típusú munkás, a sztahanovista munkás új módon egyesít egy kézben többféle műveletet, többféle termelési funkciót, — akár Leonyid Boriszkin bányászra, akár Nikolaj Lukin gépészre gondolunk, — mindig forradalmár a termelésben, a régi eljárások merész újítója, újjászervező, kísérletező, feltaláló.

Ugyancsak az említett munkások példáján figyelhetjük meg, hogy segít előrevinni és javítani az ember alapvető munkáját, ha túlemelkedik szűkebb szakmája keretein.

Ha Pjotr Agafonov, a gépész, nem ismerte volna „betéve" mozdonyát, nem tudta volna a mozdonyt szétszedni és kijavítani, meghallgatni lélekzését, ápolni, úgy, mint egy gyermeket,

akkor nem tudta volna helyesbíteni az „albumot", vagyis a mozdony technológiájának azokat az adatait, amelyeket nyomtatott, hivatalos leírás tüntet fel. Hogy a mozdonynak jó vontatása és magasfokú gőzfejlesztése legyen, a fúvó-kúp külső nyílásainak meghatározott átlóval kell bírniok és meghatározott magasan kell lenniök. Látszólag nincs mit vitatkozni! A tudósok már mindent megvizsgáltak és kimértek, az ő kezükbe kell adni az „albumot"! De Pjotr Agafonov, a műszakilag képzett ember szemével látta mozdonyát. Észrevette, hogy a rendelkezésre álló fűtőanyaggal és egy bizonyos útszakaszon (Cseljabinszk) a vontatás jobb lesz és a gőzfejlesztés nagyobb lesz, ha 15 milliméterrel magasabbra helyezi a fúvókúp nyílásait és átmérőjük is megváltozik, eltér attól, amit az album előír. Agafonov helyesbítése sikeres volt: eljárásával segített megszüntetni a csövek beszennyeződését, ami annyi bajt okozott a mozdonyvezetőknek, megjavította a vontatást. Eljárását nemcsak Agafonov mozdonyán alkalmazták, hanem sok más mozdonyon is.

Ha Marija Jarmolenko, a Csernigov vidékéről való ukrán lány, szerény cipésznő — most az Ukrán Szovjet Szocialista Köztársaság Legfelsőbb Tanácsának tagja — nem ment volna a gyári ipariskolába tanulni és nem érezte volna a maga bőrén — a távoli Ural-vidékre való evakuáció alatt — mit jelent, amikor a cipőgyári munkások lakatosokká és szerelőkké válva, maguk építik a gyárukat, — aligha ismerhette volna meg olyan alaposan a futószalag gépezetét. Otthon, Kievben, a helyreállított gyárban észrevette, hogy a munkásnők igyekeztek megelőzni a futószalagot, gyorsabban megmunkálni a felsőrészeket, mint ahogy kezükhöz szállították. Ekkor Jarmolenko javaslatot terjesztett elő, hogy a futószalag mozgási sebességét a szalagtárcsa átmérőjének növelésével emeljék. Nem kérte a gyári gépészt: „gyorsítsa meg, kérem, a futószalagot, a lányok kezdik már elhagyni", hanem a gépész helyett ő maga mutatott rá, hogyan kell ezt a gyorsítást végrehajtani.

Az az iskola, amelyet a munkások az elmúlt években kijártak, nemcsak műszaki tudást adott nekik. A széles alap, amelyen szakmájukat elsajátították és fejlesztették, minden egyében kívül még politikai kiképzést is ad nekik, neveli bennük azt a képességet, hogy állampolgári szemmel, gazdaszemmel tekintsenek munkájukra. Elképzelhető-e a forradalomelőtti Oroszországban, vagy akár most is külföldön olyan bányász, akit érdekelne, miért ad-

nak egyes bányák kevés szenet és különleges földtani kutatást követelne ezen a munkaterületen? Nálunk azonban Ivan Izotov donyeci réselő gépész így cselekedett. A következőket mondja: „Megfigyeltem, hogy kerületünk egyes kisebb, nemrég nyitott bányái idő előtt üzemképtelenné válnak vagy kevés szenet szolgáltatnak. Érdeklődtem, mi az oka ennek. Kiderítettem, hogy a bányák tömedékelése rosszul kutatott részlegeken történt. Javaslatot nyujtottam be a Krasznodonszkij kerületnek, hogy készítsenek részletes geológiai térképet, amely pontosan meghatározza a meglévő szénkészletek, különösen a kokszolásra alkalmas szénkészletek elhelyezkedését és méreteit. A kerületben ezért most részletes geológiai kutatást szerveznek."*

A termelésben dolgozó embereink fokozatosan állampolgári látókörű, képzett és kulturális gondolkodóvá fejlődnek. Hasonlítsuk össze látóhatáruknak ezt a kibővülését, érdeklődésük megsokszorozódását, lelki életüknek ezt a gazdagságát valamely „élenjáró" amerikai nagyiparos, mondjuk Ford gyárában végzett munka tompító egyformaságával. Ott a munkahely gépesítése nem teremti meg a munkások öntudatának kiszélesedését Ott a munkás számára az előrehaladás egyetlen módja csakis a munkabér létráján való emelkedés, csakis mint személyes „karrier" képzelhető el. És az amerikai munkás agyveleje, mivel nem fejlesztik, éppúgy elkopik, mint izmai. Nálunk a munka alkotó és társadalmi volta annyira kidomborodik, hogy a háború utáni új ötéves terv kezdetén, legjobb munkásaink számára a termelő munka közvetlen közel jutott az emberi szellem magasfokú gyönyörűségéhez, a művészethez.

Andrej Kulikov kőműves teljesen átérzi, hogy az ő egyéni munkája beolvad a nagy egészbe, fontos alkotó eleme és ezért természetes, hogy Kulikov a kőműves egyszerű hivatását szorosan összekapcsolja az építőművészettel. Érti az építőművészetet és érzi is. Mikor a húszas évek vége felé először került Leningrádba, e város művészi stílusának szépsége megrázta és megejtette. „Szabad időmben — mondja — szerettem a városban járkálni és sokáig nézegettem a gyönyörű építményeket, az emberi munka eredményét. Lassanként értettem meg, hogy a mi munkánk sem egyszerű téglarakás, ez is művészet a maga

* L. „Az új sztálini ötéves terv sztahanovistái" c. műben Ivan Izotov, „A fúrógép teljes megterheléséért" c. cikkét. Profizdat. Moszkva, 1947.

nemében. Hiszen nem egyes gazdag emberek számára építünk házakat, hanem a népnek, hazánk dolgozóinak. A korszerű új házak, paloták, klubok, iskolák még felségesebbek, még szebbek legyenek, mint azok, amelyeket oly lelkesen bámultam."

Van itt még egy meglepő tény: amikor az új ötéves terv esztergályosának alkotó munkája ilyen tökéletességet ér el, akkor jogot szerzett magának, hogy alkotását megjelölje egyéni kézjegyével.

Mindeddig csak porcelángyárainkban volt joguk a művészi tökéletességet elért mestereknek: A. Vorobjevszkijnek, A. Scsekotihinnek. M. Danykónak, M. Mohnak, I. Riznyicsnek és másoknak, hogy nevük ott szerepeljen a nagyértékű gyártmányokon és ezeket a ritka tárgyakat úgy is értékelték, mint művészeti alkotásokat. Most csupán a Moszkvai Csiszológépgyárban öt olyan munkás van (köztük Pavel Bikov, a híres esztergályos), akik jogot kaptak arra, hogy terméküket a készítő egyéni bélyegzőjével lássák el. A készítőnek ez az egyéni bélyegzője felmenti a terméket az O. T. K. (Műszaki Ellenőrzési osztály) ellenőreinek felülvizsgálásától. Száraz, üzemi nyelven kifejezve ez azt jelenti, hogy az öt esztergályos-művész abszolút tökéletességet ért el, teljesen kiküszöbölte a selejtet, túlteljesítette az összes mutatókat és győztesként került ki a gyára új ötéves tervének teljesítéséért, a legkiválóbbak között folyó versenyből.

II.

A háborúutáni sztálini ötéves terv teljesítéséért folyó sztahanovista mozgalom új vonásait nem lehet megérteni a Nagy Honvédő Háború tapasztalatainak elsajátítása nélkül. Ezeket a tapasztalatokat gazdaságunk a maga egészében, összes intézkedő szerveivel, parancsnokaival és minden egyes munkásával együtt átélte. Ez a tapasztalat a hazáért vívott csaták terén, az Ural, Szibéria hóval lepett gyárterületein, Kazahsztán homokján gyűlt össze és mindenütt, ahová gyáraink átköltöztek, az összes honvédelmi célt szolgáló vállalatokban, amelyeknek újjá kellett szervezniök egész üzemi technológiájukat, és felváltani a folyamatos gyártást a futószalagra, a sorozatos és többsorozatos gyártásra.

A háborúutáni ötéves terv teljesítésének első két évében világosan észlelhető ez a háborús tapasztalat. Egy nem nagy

terjedelmű cikk keretében nem is ismertethetjük tüzetesen e tapasztalatot. Csak néhány megfigyelésre mutatok rá, és nem is tartom őket vitathatatlannak.

Nem régen már írtam arról, hogy ami gazdaságunk történetének első szakaszaira jellemző — a helyreállítás, majd az újjászervezés terén végzett munka, azután a három sztálini ötéves terv nagy építkezéseinek korszaka — az visszatükröződött az új ötéves tervben. A háborúutáni ötéves terv feladatai közé tartozik: a helyreállítás, de nem egyszerű helyreállítás, hanem újjáépítés a technika újabb, emelkedett követelményei szerint és végül új, nagyszabású építkezések, amelyek közül némelyik olyan nagyméretű, amilyent eddig nem ismertek. Az új ötéves tervnek ezek a feladatai egyidejűleg kezdtek megvalósulni, mintha hatalmas iramú előrehaladásukban megismétlődne háborúelőtti fejlődésünk élenjáró technikával gazdagodott, újszerűen tudatosított és megváltoztatott időszaka.

Az új ötéves terv bonyolultabb feladatainak teljesítését elősegíti az a fejlett és bonyolultabb mesteri tudás, amelyet legelőrehaladottabb munkásaink a háborús években elsajátítottak és felhalmoztak. Az evakuációban, a hadi üzemek létrehozásában a szovjet munkásnak a legkülönbözőbb munkákat kellett elvégeznie. „Ezermesternek" kellett lennie, meg kellett tanulnia, hogy egész gyára méreteiben, egész hadiiparunk megfeszített munkájának méreteiben gondolkodjék. Az újságjelentések, a front közelsége, felelőssége gyártmányaiért igényes fogyasztói előtt: ilyen érzések töltötték be ezekben az években egész életét. Ugyanakkor azonban alapvető munkája technológiai szempontból csaknem mindenütt egyszerűbbé vált, futószalagos munka lett; a munkafolyamatok gépesítéséért, az időért, a pontosságért, a mozdulatok kiszámítottságáért vívott harc kiélesedett. A munkás öntudata tágult, technológiája szűkült. De a fronton a szovjet munkásnak már másféle tapasztalatot kellett gyűjtenie és ezzel a tapasztalattal jött vissza műhelyébe, bányáiba, kolhozföldjére és hivatalába. Egy alkalommal Szverdlovszk mellett egy harckocsi-brigád tanóráján voltam jelen és tanúja lehettem egy beszélgetésnek, amelyet a fiatal leningrádi Ivan Vaszilijevics Vaszilijev, egy tankászlóalj parancsnoka folytatott a tiszti tanfolyam hallgatóival. Körülülte az ifjúság, amellyel együtt nemsokára a frontra kellett mennie, ahonnan csak nemrég jött vissza. Arról beszélt, hogyan viselkedik a katona az ütközet előtt:

„A legjellemzőbb az ütközet előtt az volt, hogy minden egyes katona mohón igyekezett pontosabban megérteni feladatát. A feladat pontos megértése valóban a legfontosabb az ütközet technikájában. Ha békében a katona lusta is néha arra, hogy valaminek a megértésével foglalkozzék, háborúban, különösen ütközet előtt és éppenséggel, ha tankistáról van szó, a katona valósággal oda tolakodik parancsnokához, nem hagyja nyugton, míg pontosabban meg nem határozza feladatát, hogy ezt a feladatot teljesen megérthesse."

Később gyakran ismételtem ezeket a szavakat, kérdezgettem fiatal parancsnokoktól és javakorbeli szakállas katonáktól, mi is ez a „mohó igyekezet a feladat pontos megértésére". A háború egyáltalán nem zűrzavar, hanem meggondolt cselekvés, és egyik legfontosabb tényezője a terv. Az egyéni feladat pontos meghatározása a kollektíván belül: hol kell állni, mikor kell működésbe lépni, mit kell tenni; mérlegelt, megfontolt, határozott utasítások, amelyek vázolják előttünk a cselekvés egész körét és irányát egy bizonyos időtartamra, azzal a kötelezettséggel, hogy azt szigorúan be kell tartani és teljesíteni. Ez a harcos iskolája, amely jellemét napok, hónapok és évek alatt kikovácsolja. És a parancsnok, akinek a maga hatáskörében, akármilyen kicsiny is az, hadászati szempontok szerint kell gondolkoznia, meg kell tanulnia, hogy megfelelően ossza be, bízza meg és állítsa fel az embereket, akiknek az életéért felelős, számontartsa és meghatározza cselekvésüket — valamint a harcos, akinek az „igyekezete feladatának pontos meghatározására" magaviseletét diktáló második természetévé válik: mindketten, a parancsnok is és a harcos is, egyaránt kijárják a háborúban a számontartásnak és elszámolásnak, a tervnek nagy iskoláját.

A háború után gyakran visszagondoltam Ivan Vasziljevics Vasziljev elbeszélésére, mikor a műhelyekben és mezőkön leszerelt, egykori katonákkal találkoztam. A harcos, a katona levetette katonaköpenyét. Nem katona volt többé, hanem szerelő, esztergályos, ács, kolhozelnök, normamegállapító, bányász, cipész, szabász. De akármi lett is belőle, bámulatosan megismétlődött jellegzetes „igyekezete a feladat pontosabb meghatározására". Minden verseny előtt, minden nagyobb kötelezettség teljesítésének kezdete előtt, mielőtt kötelezettséget vállalna Sztálin elvtárssal szemben, a szovjet munkás, akárcsak a szovjet katona a fronton, félrevonul egy kicsit, valamit számítgat magában,

felírja noteszába, meghányja-veti, pontosabban meghatározza, meggondolja, m e g t e r v e z i tennivalóját. Csak ezután lép versenyre, vállal kötelezettséget, nem általában, nem az egész kollektívával (műhellyel, kolhozzal) együtt a terv teljesítésére vagy túlteljesítésére, hanem szigorúan meghatározott kötelezettséget — „pontosabban meghatározott feladatomat" —, hogy ezt meg ezt, ilyen meg ilyen százalékra és erre meg erre a határidőre teljesíti.

V. M. Molotov, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 30 éves évfordulója alkalmával tartott beszédében rámutatott sztahanovistáinknak erre az új jellemvonására, amely éppen a háború utáni ötéves terv teljesítésénél jelentkezett. „Új mozgalom terjedt el most mindenfelé. Ez a mozgalom abban áll, hogy egyes munkások egyéni kötelezettségeket vállalnak az évi tervek és az egész ötéves terv határidő előtti teljesítésére. Ilyen kötelezettségvállalások a háború előtt nem voltak. Moszkvában, Leningrádon, a Donyec-medencében és az egész országban sikeresen fejlődik ez a mozgalom, amely munkásaink és munkásnőink szocialista öntudatáról tanúskodik". Molotov elvtárs még megjegyezte, hogy ez az új mozgalom „... csak egyike a termelés emelésére szolgáló sok fontos emeltyűnek országunkban".

Az egyén erejének és a kollektíva lehetőségeinek világosabb tudata, ebből következőleg az egyéni munka tervezésének, a feladat pontosabb meghatározásának, a terv minden részlete pontosabb felmérésének képessége; megfeszített harc a terv végrehajtásáért: ezek az új tulajdonságok jellemzik a háború utáni ötéves terv sztahanovista mozgalmát, ezek a tulajdonságok alkotják a munkatermelékenység egyre nagyobb eredményeinek egyik legfontosabb emeltyűjét. Egészen bizonyos, hogy a fokozott tervezési tudás, valamennyi dolgozónknak még sokkal tudatosabb viszonya a tervhez, szoros kapcsolatban van népünk megszilárdult és világos állampolgári öntudatával: „A mostani szovjet emberek szellemi arculata — mondta Molotov elvtárs — mindenekelőtt abból látszik, hogy milyen tudatos viszony fűzi őket munkájukhoz, mint társadalmi fontosságú ügyhöz és a szovjet állam iránti szent kötelezettségükhöz". Lehetséges, hogy éppen ez a fokozott öntudat az, amiről Sztálin elvtárs 1935-ben a következőket mondotta: „... a dolgozó ember magát országa szabad

polgárának, társadalmi tényezőnek érzi".* Ennek az öntudatnak kifejlődéséhez az is hozzájárult bizonyos kapcsolatban, hogy az új ötéves tervet oly aprólékosan részletezett formában hozták nyilvánosságra, mint egyik tervet sem azelőtt, és hogy 1947-ben hasonló részletezéssel közölték az ötéves terv első évének teljesítéséről szóló adatokat is. Más szavakkal: országunk dolgozó tömegei, az egész sokmilliós szovjet nép egyre közelebb kerül a tervezés végrehajtásának áttekintéséhez; ez kétségtelenül előmozdítja a tömegek állampolgári öntudatának megerősödését, és növeli népünk képességét, hogy úgy nézze munkáját és úgy értelmezze munkája jelentőségét, mint a nagy egész egy részét.

Rendkívül érdekes megfigyelni, hogyan segíti sztahanovistáinkat a munka termelékenységéért vívott harcukban fokozott tervezőképességük és a teljes terv ismerete. Nemcsak arról van szó, hogy a tömeges kötelezettségvállalásokban, ezek feltartóztathatatlan áradatában egyes munkások, egyes műhelyek és egész vállalatok fogadalmat tesznek a Pártnak és Sztálin elvtársnak arra, hogy valamit valamilyen határidőre teljesíteni fognak. E dolog jelentőségét az adja meg, hogy milyen elemekből épül fel a jövendő munkának ez az egyéni és kollektív tervezése. A terv behatol most már a sztahanovista munkarendjének legkezdetlegesebb sejtjébe, szoros kapcsolatba kerül minden újító javaslatával, elválaszthatatlanul jelen van e javaslat meggondolásának és előkészítésének folyamatában.

Vegyünk néhány egyszerű példát. Szemjonov elvtárs, a Glavnyevtesznab forgalmi intézője Bakuban résztvett a versenyben, amely az olajszállítás tervének túlteljesítéséért folyt. Szemjonov elvtárs megtudta, hogy a feltöltésre beérkezett üres szerelvényen kívül még két ilyen szerelvényt várnak, és ezért megváltoztatta azt a rendet, amely szerint a szerelvényeket a feltöltő állomásokra irányították. Ez a rend azt követelte, hogy a korábban érkezett szerelvényt a közelebbi, a később érkezettet pedig a távolabbi feltöltő állomásra küldjék. Szemjonov azonban kiszámította, hogy a feltöltés ilyen rendje több időt követel és az első szerelvény akadályozni fogja a később érkezettnek a feltöltését. Szemjonov ezért az első szerelvényt küldte a távolabbi feltöltő állomásra, ahol nyomban meg is kezdték a szerelvény feltöltését, a két következő szerelvényt pedig a közelebbi állo-

* Sztálin, A leninizmus kérdései, Szikra, 1949. évi kiadás, 592. old.

máson hagyta, és ott minden zavar nélkül még aznap meg is töltötték őket. Ezzel az eljárással Szemjonov 50 tartálykocsi olajjal többet tudott terven felül szállítani az ország számára. Lényegében mit tett Szemjonov forgalmi intéző ezzel a rendelkezéssel, amely azelőtt sohasem ötlött a fejébe, minthogy szöges ellentétben állott a már kialakult renddel? Szemjonov új módon tervezte részlege munkáját, meggondolta és pontosabban meghatározta feladatát, a tervezést bevonta a munkatermelékenység emeléséért vívott harcba.

Nézzük csak Marija Volkova, a fiatal szövőnő példáját. Volkova gyáraink egyik legkiválóbb brigádjának vezetője, mondhatnánk zászlóaljparancsnok a maga nemében. „Katonái" azért harcolnak, hogy a munkaidő minden percét a lehető legnagyobb mértékig kihasználják, hogy egyetlen perc se vesszen kárba. Brigádjában minden leány több munkagépet kezel. Mikor minden gép rendben van és jól dolgozik, a helyzet egyszerű és világos. De mi történjék akkor, amikor néhány munkagépnél — esetleg egyidejűleg — fonálszakadás történik, ami a szövőgépnél elég gyakori eset? A mozdulatok észszerűsítésével a legrövidebb idő alatt meg lehet szüntetni ezt a bajt. De ez még nem minden. Az a kérdés, hogy a munkagépek közül, amelyeknél fonálszakadás történt, melyikhez kell először odamenni? Más szavakkal: milyen sorrendben kell kezelni a leállított gépeket, hogy a fonálszakadás megszüntetése a legkisebb időveszteséggel történjék? Ez a kérdés, őszintén szólva, néhány évvel ezelőtt aligha jelentkezett volna, és aligha látszott volna olyan nagyfontosságúnak, mint ma. De hallgassuk csak meg magát Marija Volkovát, nagyon érdekesen beszél erről:

„Tegyük fel, két szövőgép állt meg egyszerre. Melyikhez menjen a szövőnő elsősorban? Olyan szabályt állapítottunk meg, hogy elsősorban ahhoz a géphez kell odamenni, amelyiknél hamarább szüntethetjük meg az állást".

A számítás világos: ha a bonyolultabb fonálszakadást akarnánk előbb megszüntetni, ami több időt igényel, akkor mind a két gép vesztegelne. De ha ott szüntetik meg előbb a fonálszakadást, ahol ezt a legrövidebb idő alatt lehet elvégezni, akkor az egyik gép előbb kezd munkába. Csakhogy a dolog mégsem ilyen egyszerű. Nem olyan könnyű megtudni, melyik gépnél szüntethető meg könnyebben a fonálszakadást előidéző baj és melyik gépnél

nehezebben. „Ha nagyszámú munkagépet kell ellátni (mint például Volkova brigádjában — M. S.), a szövőnő munkafrontja jelentékenyen nagyobbodik. Van úgy, hogy a szélső gépek közötti távolság 15, sőt 20 méter is, ilyen viszonyok között nem olyan könnyű első tekintetre megállapítani, mi okozta a gép leállását. Nekünk azonban tudnunk kell ezt, mert egész munkánk azon alapul, hogy pontosan megállapítsuk, melyik géphez kell hamarább odamenni, melyik gépet helyezhetjük gyorsabban üzembe."

Mit tett Marija Volkova, hogy gyorsabban kikerüljön a nehéz helyzetből? A másodpercek megtakarításáért vívott harcban a feltalálókhoz fordult segítségért és a következő konkrét feladatot tűzte ki eléjük: találjanak fel olyan jelzőkészüléket, amely jelzi a munkagépen a fonalszakadás pillanatát és egyúttal megmutatja a szakadás okát. És a műhely főnöke, N. P. Arlov fel is talált ilyen jelzőkészüléket. E készülék a tárcsa fordulatával mutatja, azért állt-e le a gép, mert a vetülékfonál elszakadt vagy azért, mert a vetülékcséve levált. Megnyerték a másodperceket!

De Volkova a következőket mondja:

„Adja össze az ilymódon nyert másodperceket és fogalma lesz arról, mennyi időt takarítanak meg a szakmájukat jól ismerő szövőnők."

Ha elemezzük ezt a példát, látjuk majd, mi a lényege. Marija Volkova arra törekszik, hogy a tér észszerűbb kihasználása révén időt nyerjen. Más szavakkal: tervezi az egyik géptől a másik géphez való járást, hogy felesleges mozdulatokat ne tegyenek, tervezi a gépek közötti járás sorrendjét, kiszámítja, mennyi fölöslegesen eltöltött idő takarítható meg. Maga Marija Volkova is nagyon jól tudja, hogy a munkatermelékenység emeléséért vívott harcának célja egyáltalán „nem az ügyesség és még kevésbbé a sietés. Az egész időnyerés nem annyira az ügyesség és gyakorlottság fokozása útján érhető el, hanem főképpen a kéz minden egyes mozdulatának pontos kiszámításával." Az egész probléma a „munka tervezése a munkapadokon".

Még nagyon sok példát említhetnénk. Sok sztahanovista éppen annak folytán, hogy munkájának minden egyes részecskéjét pontosan tervezte, tudta munkarészlegén az ötéves tervet az első év alatt, az évi tervet pedig gyakran egy hónap, sőt napok alatt teljesíteni.

A tervnek ez a bevonása a munkafolyamatba, a tér és idő tervezése a munkatermelékenység növeléséért vívott harcban, nagyon értékes sajátosságot hozott magával: mindenki számára hozzáférhető, semmi köze egyes munkások különleges, kizárólagos tehetségéhez, különleges ügyességéhez és gyakorlottságához. Ellenkezőleg, azzal, hogy pontosan meghatározza a feladatokat minden egyes munkás számára (akárcsak a katonáknak a fronton), érthetővé teszi a feladatot, tehát a tervezéssel megkönnyíti a feladat teljesítését.

Vaszilij Matroszov, egy fiatal katona, aki a Nagy Honvédő Háborúban járta ki a front nagy iskoláját és valószínűleg nem egyszer érezte „szükségét a feladat pontosabb meghatározásának", mind a maga, mind pedig bajtársai számára, a háború után visszatért gyárába és mint cipőszabász dolgozott. Matroszovot úgy ismerték, mint kiváló munkást, mint sztahanovistát, és ő valóban kitűnően is dolgozott. De Vaszilij Matroszov a háború után már nem elégedett meg azzal, hogy ő maga kitűnően dolgozik. A tervteljesítés átlagos száma annak eredménye volt, hogy egyesek fokozott munkája fedezte a mások elégtelen munkája miatt jelentkező kieséseket. Nem tudom, gondolt-e Vaszilij Matroszov arra — de természetes, hogy gondolt rá — mi lett volna a háborúban, a fronton, ha az ellenséggel vívott harcban a győzelmet ott is csak egyesek különös hősiességével érték volna el, mások pedig hanyagul és gondatlanul végezték volna feladatukat. Lehet-e a sorkatona a fronton gondatlan, hanyag, lehetséges-e, hogy ne teljesítse a tervet? Már nem is szólva arról, hogy semmiféle katonai fegyelem sem tűrné el a sorkatona hanyagságát és gondatlanságát a fronton és a harcban. Az általános terv — minden egyes katona feladatának pontosabb meghatározása az egész terv teljesítésében — a cselekvés tömegességének, az elért siker tömegességének hordozója és szervezője.

Vaszilij Matroszov talán nem ilyen szavakkal és példákkal elemezte a katonák teljesítményeit a fronton, de az kétségtelen, hogy ez a képessége: „pontosabban meghatározni a feladatot", amelyet a fronton szerzett, megmaradt akkor is, amikor visszatért a termelésbe és velemaradt a tervezés elvében rejlő cselekvés tömegességének érzése is. Ez volt segítségére akkor, amikor a sztahanovista mozgalmat újabb, magasabb fokra emelte: amikor azt javasolta, hogy a pon-

tosabb tervezés segítségével az egész munkáskollektíva számára tegyék hozzáférhetővé a sztahanovista normákat, hogy ne az átlaghoz igazodjanak, hanem azokhoz, akik a munkatermelékenység magasabb példáit adják.

A Matroszov-féle mozgalom azon a megállapításon alapul, hogy minden munkás tud jól dolgozni, minden munkát meg lehet pontosabban határozni és úgy tervezni, hogy kiválóan teljesíthessék. Ez a mozgalom jellegzetes történelmünk mostani szakaszára, az új sztálini ötéves terv első éveire. Ebben a mozgalomban a sztahanovista munka mintegy tudományos megalapozást kap abból a célból, hogy tömegessé váljék. És a mának ez az új mozgalma segít nekünk abban, hogy egy pillantást vethessünk termelő erőink fejlődésének harmincesztendős útjára, erre a szigorúan szervezett és következetes folyamatra, meglátnassuk a nagyszerű szovjet munkás, a szovjet állampolgár új arculatát a maga teljességében és egyöntetűségében, hősiességében, állhatatos tanulásában, öntudatának, párt- és szovjet-tudatának fejlődésében. Ez a mozgalom segít nekünk meglátni szellemi erejének és akaraterejének kibontakozásában a bolsevikot, az alkotó embert, a szovjet hazafit, akit a Kommunista Párt nevelt, bolygónk első szovjet társadalmának tagját, oly társadalomét, amelyben nincs többé embernek ember által való kizsákmányolása.

A Sztahanov-mozgalom alapfeltételeinek felsorolása közben mondotta Sztálin elvtárs 1935-ben: „Az élet, elvtársak, megjavult. Az élet vidámabb lett. Márpedig, ha az ember vidáman él, akkor szaporán megy a munka."*

Oly kevés idő múlt el azóta, hogy az emberiség történetének egyik legborzasztóbb, legtöbb erőfeszítést követelő, legpusztítóbb háborúja elmúlt és itt nálunk, a szovjet földön máris jobb, vidámabb lett az élet. A bölcs pénzreform, amely a sztálini lángelmére, Pártunknak a dolgozó nép érdekeit szívén viselő nagy gondoskodására vall, megkönnyítette mindazoknak az életét, akik dolgoznak. Nem kételkedhetünk benne, hogy most a Sztahanov-mozgalom újabb felvirágzása, a munkafront újabb győzelme előtt állunk. Nem kételkedhetünk benne, hogy teljesül az ígéret: a háborúutáni ötéves terv teljesítése négy év alatt, ez az ígéret, amelyet életünk építői és alkotói — a mezők és gyárak, a laboratóriumok és tudományos kutató intézetek dolgozói tettek.

* Sztálin, A leninizmus kérdései, Szikra, 1949. évi kiadás, 590. old.

MAGNYITOGORSZK A HÁBORÚ UTÁN

1. A békés vágányokra való áttérés

A katonai rendelések megszüntetése külföldön munkások millióit teszi munkanélkülivé. Amerikát máris a közelgő válság réme fenyegeti. Nálunk nincs felesleges kéz. Ellenkezőleg: a hadi termelésről a békés termelésre való átmenet újabb munkaerőhiányt jelent, több emberre van szükség. Ha valahol munkaerőfelesleg mutatkozik, nyomban elnyeli a soronlevő újabb munka, úgy eltűnik, mint ahogy az izzó kályhára hullott vízcsepp elpárolog.

De azért nálunk is jelentkeznek a magunk átmeneti nehézségei. Különleges nehézségek ezek és jól kell ismernünk, hogy előre láthassuk őket. A kohászatban például az első és legnagyobb nehézség a következő: a haditermelés különös alaposságot, különösen kifogástalan fémet, különleges minőségű öntvényt követel ugyan, de technológiai szempontból könnyebb megmunkálni azt, mint a békés élet termelését. A hengerelt vasnak kevés változata van, technológiája sem túlságosan bonyolult. Vegyük például a lövedéket. Rendkívül könnyű készíteni, a műveleteket könnyen meg lehet tanulni. A békés áruk termelése sokkal bonyolultabb, mint ahogy a békés élet is összehasonlíthatatlanul bonyolultabb, mint a háború.

A magnyitogorszki kombinát rendeltetése kezdettől fogva az, hogy „az életet gyártsa". Ez volt Európa legnagyobb áruternelő üzeme. Minden egyes műhelye: egy-egy hatalmas gyár. A vasérc, amelyet reggel termelnek ki a hegyek mélyéből, estére már kész gyártmánnyá válhat. Bárhova utazunk is a Szovjetunióban, mindenütt találkozunk magnyitogorszki vassal. Ott van az automobilban és a traktorban, a hidakban és az emelődarukban, a Metroban és a Szovjetek Palotájában, a kazánban és a munka

padban, a Fehértengeri és a Moszkvai csatornákban. Ott van mindenütt, ahol nagy szovjet életünk alakul, fejlődik.

A háború előtt a magnyitogorszki kombinát 88% közönséges árutermelésre szolgáló vasat adott, amely az „élet gyártására" szolgált és csak 12% minőségi ötvözetet. Annak a története, hogy sikerült ezt az arányt 1941-ben néhány hónap alatt úgy megváltoztatni, hogy Magnitogorszk 83% minőségi vasat adott hadicélokra és csak 17%-ban termelte az előbbi áruvasat, már több ízben és részletesen szerepelt elbeszélésekben és szerepel majd a Nagy Honvédő Háború krónikájában.

Itt csak azt mondjuk el, hogy ennek az első átmenetnek fő nehézségei az olvasztárok és martinászok vállára nehezedett, míg a hengerlés — a hengerműi első alapvető átalakítása az új célokra — jóval könnyebb volt. Ezért történt, hogy a háborús években, ha valaki a kombinátba ment, ragyogónak látta a helyzetet a hengerdében, de nehéznek és feszültnek az olvasztókemencéknél.

A háború véget ért. Négy év leforgása alatt Magnyitogorszkban kétszer volt éles fordulat. Újra békés áruk céljára szolgáló, egyszerűbb ötvözetű, de bonyolultabb hengerelésű vasat kellett előállítania. Világos, hogy ez a második átmenet — a haditermelésről az árutermelésre — megkönnyítette az olvasztárok helyzetét, és a legsúlyosabb terhet a hengerlők vállára rakta. Páncélt, vagy lövedékkarikát hengerelni összehasonlíthatatlanul egyszerűbb, mint, mondjuk, vasgerendaszelvényt, aminek sokkal bonyolultabb a metszete. Tekintetbe kell venni az újabb átmenet nehézségeit, azokat a munkarészlegeket, amelyekre ezek a nehézségek hárulnak, elő kell készíteni, meg kell szervezni ezeket a részlegeket. Mindezt a munkát Magnyitogorszknak a háború negyedik évében el kellett végeznie, amikor a háború vége már szemlátomást közel volt, amikor már világossá vált, hogy a német pusztítások és rombolások után hatalmas békés munka: a helyreállítás következik.

Hogyan értékelte Magnyitogorszk ezt a munkát és hogyan készült fel rá?

A kombinát sok mindenre büszke lehetett. A háborús évek alatt, amikor bonyolult minőségi eleggyel különböző vasötvözeteket gyártott, megtörténhetett volna, hogy a nagyolvasztók elhasználódnak, hiszen a frontról érkezett rendelések teljesítése hevében még gondolni sem lehetett nagyobbszerű javításra.

Jól ismerjük a multból, mily rendkívüli mértékben leromlottak a kohók az első világháború vége felé. De a magnyitogorszki dolgozóknak sikerült elkerülniök ezt a bajt. Nem engedték, hogy a felszerelés teljesen elkopjék. Hét hónappal a háború befejezése előtt már három nagyolvasztót helyreállítottak. Sőt mi több, felépítettek két egészen új, óriási méretű nagyolvasztót.

Ugyanilyen módon gondoskodtak a Martin-kemencékről is. Jelentős javítással tíz Martin-kemencét hoztak rendbe és alakítottak át nagyobb befogadóképességűvé. Nem feledkeztek meg a hengerművekről sem: rendbehozták mélykemencéit.

A kombinátnak nem volt elég koksza. Koksz nélkül nem lehet fokozni a nyersvastermelést. És Magnyitogorszkban, ugyancsak a háborús években, négy új kokszkemenceblokkot építettek.

A felszerelés előkészítése szempontjából tehát a magnyitogorszki kombinát, minden jel szerint mintaszerűen gondos volt. És valóban! Súlyos háború vonult el a kombinát műhelyei fölött. A forró ötvözetek kimarták a kohók belsejét, az egész felszerelés szenvedett és szörnyen megrázkódott a munka tüzében és lázában. És mégis, mint a phönix, a mesebeli madár, a háború lángoló és perzselő éveiből, az éjjel-nappali munka tüzéből és lángjából új életre kelt, megújulva és megfiatalodva, de egyben megnőve és megerősödve. Ha mellőzzük a fellengző szavakat és a közgazdászok nyelvét használjuk: a magnyitogorszki kombinát azért került ki szerencsésen a háborúból, mert megjavították a gázellátást és szigorúan egybehangolták a kemencék újjáépítésével. Minden egyes műhely szükségleteit és igényeit harmonikusan elégítik ki a szomszédos műhelyek lehetőségei és kapacitása. Csak rajta, fogjatok munkához!

És itt a magnyitogorszkiak leggyengébb pontjukon akadtak meg, azon a helyen, amelyet nem vettek figyelembe, amelyről nem gondoskodtak idejében: a hengerlőben megakadtak a káderek kérdésében.

Könnyű azt mondani: fogj munkához! A hengerlő műhelyekben a munkáscsoportok összetétele a háború alatt gyökeresen megváltozott. Fiatalok, nők jöttek a régi tapasztalt munkások helyére, akik a legbonyolultabb áruvasat is jól tudták hengerelni. Az első, amit a műhelyben megtanultak, az egyszerű hadi vasszelvények hengerelése volt. Megtanulni nem volt nehéz és meg is tanulták jól. Az anyag nagy részét egyszerű, sima hengeren

kellett legyártani. A katonaság szigorúan selejtezett; két tonna acélból a munkások néha csak egy tonna hengerelt árut tudtak készíteni, olyan sok volt a selejt. De a békés, polgári árutermelésre való áttéréssel egyszeriben megnehezült a dolog. Először azért, mert sok munkás azelőtt sohasem hengerelt ilyen vasat és nem tudta, hogyan kell hozzáfogni; másodszor azért, mert a technológiai nehézségekhez a mennyiségi megszigorítás is hozzájárult: hiszen két tonna acélból mintegy két tonna hengerelt árut kellett előállítani, mégpedig selejt nélkül, amit a háború idején kénytelen-kelletlen eltűrtek, mert különösen magas igényt támasztottak a minőséggel szemben. Így történt, hogy a jól előkészített, „arányosított" kombinát mégis nemkívánatos „aránytalanságot" árult el a technikai lehetőségek és ezeknek a lehetőségeknek helyes kihasználása között.

Noha Magnyitogorszkban általában kitűnően felkészültek a háborúutáni békés termelésre, a hengerlés a háborúutáni szakasz kezdetén elmaradozott, és ez az első napokban olyan feszültséget idézett elő, mint a kohóműhelynek a háborús időben.

2. Hengerelés

Kiléptünk a szállodából és nyomban körüllengett bennünket Magnyitogorszk szele és levegője. Különös, gázzal, korommal és azzal a felemelő, üdítő frisseséggel kevert levegő, amely mindig megcsapja az embert a nagy mágneses vasérctelepek közelében. A szállótól jobbra a gyárkapu, mögötte óriási kémények sora. Mintha tussal és fehér olajfestékkel pamacsolták volna az eget, olyan a füstölgő fekete és fehér foltok tarkasága. A kombinát udvarában vagyunk, a magnyitogorszki gyár világában, ahol tíz kilométerekkel mérik a távolságokat. Azt hiszem, nemcsak nálunk, hanem egész Európában is ez az egyetlen gyár, ahol autón kell utazni egyik műhelyből a másikba.

A háború alatt egyszer fejembe vettem, hogy nem kocsin, hanem gyalog járom be a gyárat; — ez a „bejárás" három zsúfolt napig tartott. Viszont ebből az időből emlékszem úgy a gyárra, mint valami nagy egészre, és a gyári műveletek következetes egymásutánjára. Fent, a megszaggatott vörös-kék-fekete Atacshegy mélyének kincseskamráiból a kotrógép kanala szakadatlanul merítette az ércet. Lent a kitűnő múzeumban J. I. Kamin-

szkaja-Dulszkaja, a tudós geológus gazdálkodott. Látható volt, milyen rendkívül sokoldalú kincset rejt ez az egyszerű hegy és mily gyönyörűek a magnetit és pirit egyes kristályai. Odább, hosszú szalagokon szakadatlanul folyt az érc a tömörítőműhelybe. Innen a fém már megváltozott állapotban, mindazzal, amit hozzáadtak, a nagyolvasztó mohó torkába vándorolt, majd narancsszínű fénnyel sugárzott a Martinokban. A nyers-öntecs aztán a hengerműbe került, és ott acélpáncéllá hengerelték. Ennek a világnak egész körforgása — csikorgás, vezényszavak, motorok kattogása, az emelődaru csöngetése, a gyári mozdony sípolása, a fekete, kormosarcú emberek derűs nevetése közben elővillanó fehér foga — ennek a világnak képei és hangjai elvonultak akkor előttem és most újra itt állok. De akkor a hengerműveknél fejeztem be a látogatást, most a hengerművekkel kezdtem.

A három magnyitogorszki hengerműhely, az idomhengerműhely, vaslemezműhely és a drót- és szalaghengerműhely nem egyformán dolgozik. A drót- és szalaghengerműhely a békés napokban még előtérbe is került. Azelőtt, a háborús években ezt a műhelyt éheztették, nem a drótokon járt akkor az emberek esze. Úgy dolgozott abban az időben, olyan anyaggal, ami jutott; hamupipőke volt, észrevétlen és mellőzött.

Magnyitogorszk legfontosabb megrendelői most mások lettek: a front helyett az építők, a helyreállítandó városok és gyárak, az ő számukra pedig a melegen hengerelt drót nagyon becses és rendkívül szükséges anyag. A „Hamupipőke" egyszerre előtérbe került, több nyersanyagot adtak a műhelynek és az teljes kapacitásával munkához látott. A műhely hosszú folyosóján megyünk, a drót pedig jön utánunk, körülhálóz bennünket; az egész műhelyben szakadatlanul, vörös izzással születik a drót. Tüzes kígyói siklanak a hengerlő munkások vasfogói között, gombolyagba tekeredtek, egymást marják, vörösen, elevenen vonaglanak egymásra halmozva; meleg, még pislákoló láng hullámzik bennük, míg szürke kérgük alatt ki nem hűlnek.

Nem ilyen simán megy a munka az idomhengerészeknél. A háború alatt hozzászoktak, hogy a Legfőbb Honvédelmi Bizottság zászlóját mindig ők kapják. A legelsők voltak az egész kombinátban. De most csak néha-néha sikerül előrejutniok a második, a harmadik helyre.

A műhelyfőnök helyetteséhez, Sz. M. Burnasovhoz megyünk. Itt fenn, a magas kapitányi toronyban csend van. Üvegablakai a

műhelyre néznek. Burnasov elmondja, milyen nehézségekkel küzdenek a hengerlők. Nagyon is fiatal vállukra — tizenhét-húszéves a legtöbbjük — egyszerre kettős teher nehezedik: az új idomvas folyómétere kevesebbet nyom, mint régebben, és magának a hengerelt vasnak a szelvénye is sokkal bonyolultabb.

— De a nehézségek már szűnőben vannak, legyőzzük őket — mondja Burnasov magabiztosan. — Mindent megteszünk a siker érdekében. A munkahelyen megadjuk a kellő utasítást fiatal hengerlőinknek, munka után pedig a számukra szervezett szaktanfolyamon tanulnak. Némelyikük már mesterré, főhengerésszé fejlődött. Olyan munkások, mint Aszkolhov, Zsenyin, Knyazev, Metalicsenko, műhelyünk büszkeségei — nézze csak meg őket, még egyik sem idősebb húszévesnél — magukkal ragadják a tömeget.

Kilépünk a fülkéből és újra a műhely muzsikájába kerülünk. A hengerlők kollektívája: több mint ezer ember. De ez a tömeg elvész a hatalmas területen. Az emberek vékony, kis alakja szinte elvész a hatalmas gépsorok, a vas, a keskeny folyosók, a hidak sötét fémtömbjei között, alig lehet észrevenni őket.

A vöröses fénnyel fellobbanó tűz hátterén hirtelen kirajzolódik egy hengerlő alakjának körvonala. Szokatlan kecsességével megragadott bennünket. Az egész kép kecses volt: a finom alak, mintha etruszk vázáról elevenedett volna meg, tartása, hátravetett törzse, nyakának hattyúszerű vonala, keményen megvetett lába. Mikor a hengerész befejezte munkáját és félresimította haját homlokából, megláttuk arcát: finommetszésű sasorr, kerek, barna szem az egyenes szemöldök alatt, bronzszínűre lesült bőr. Honnan került ide ez a tökéletes szépség, az a szépség, amely oly ritkán lesz az emberek osztályrésze, mint bármely más tehetség, — honnan került ide a hengerműhely komor homályába? Mikor nevét kérdeztük, az ifjú sokáig nem válaszolt, nem értett bennünket. Végül megnevezte magát „Inaszaidze" és karjával széles mozdulatot téve, igyekezett valamit megmagyarázni: „Telav, Telav"... Telavból való grúz, a távoli napfényes Kahetiából, a Szovjetuniónak ebből a „Champagne"-jából idekerült grúz!

Sovány kis ember jött hozzánk; arcvonásai lágyak voltak, szemöldöke és szempillája vörhenyesen fénylett világos, sárgásbarna szeme fölött. Grúzia Kommunista (bolsevik) Pártja Köz-

ponti Bizottságának képviselője volt, vezetője annak a grúz csoportnak, amely tanulni jött a magnyitogorszki kombinátba. Beszédbe elegyedtünk.

Mintha csak tegnap láttam volna Tiflisz mellett, a kaukázusontúli kohóipar első gyermekének, a kohászati üzemnek a születését, — dehogy, csak a helyet, amelyet előkészítettek számára. És már itt vannak a káderek, eleven emberek, akik a gyár első termelését bocsátják majd ki. 1944 decemberétől kezdve a kolhozokból toborzott mintegy 500 grúz — mind 1926-ban született — érkezett ide a szigorú tél kellős közepébe, a lágy és nedves éghajlatú Grúziából Magnyitogorszk száraz fagyába és eszeveszett szelei közé. A falusi fiatalság, amely sohasem látott gyári gépet, bevonul a kombinát műhelyeibe. Sok minden történt az elmúlt idő alatt. Némelyikük megbetegedett — volt, aki nem bírta el a klímát, haza kellett küldeni — fagyoskodtak és hazájuk szőlőskertjei után sóvárogtak. De javarészük megszokta az éghajlatot és a gyári munkát, fokozatosan beleélte magát és igazi, edzett kohász lett. Kilencven százalékuk már önállóan dolgozik. Dzsabua szerelő brigádvezető lett. Hurosvili szintén brigádvezető, hatodik osztálybeli lakatos. Daraszelidze és Kvahadze, az elevátor gépészei a hetedik bérosztályban vannak és havonta 1800 rubelt keresnek, Gogricsiani hengerlő, Abasidze villanyszerelő és sokan mások, önállóan dolgoznak...

Körénk csoportosulnak, örülnek, nevetnek, arcuk ragyog, mint a gyermekeké, — csak azért, mert egyikük szülőföldjét, Racsa területét grúz nyelven neveztem. A sok fiatal grúz hang mormogott, mintha már magában a hangban is szülőföldjük meleg napsugara simogatná őket: Racsa, Racsa!

A szovjet élet igaz történetei hasonlók a meséhez. Minden szovjet emberről mesét lehetne mondani. És a mi földünk belátthatatlan térsége sohasem fogy ki ezekből a mesékből.

Elmenőben figyelmesen nézegettük a terv teljesítéséről szóló táblázatokat. Az idomhenger-műhely az elmúlt hónap alatt 103,7%-ra teljesítette tervét. Szép eredmény. Az emberek tanulnak és megszeretik ezt a munkát. Mikorra kitanulnak, ők alkotják a magnyitogorszki kombinát aranyalapját, olyan káderek lesznek belőlük, akiket megedzettek a háborús évek és a háborús termelésről a békés termelésre való hirtelen átmenet nehézségei.

3. Kokszvegyészet

Még mielőtt ellátogatunk a kokszvegyészeti műhelybe, már sokat hallottunk róla a városi pártbizottságban, a szállodában, ismerősöktől. Elképzelésünk szerint ez a műhely volt a gyár legpiszkosabb műhelye. Termelési funkciója a következő: kemencében szakadatlanul kokszot kell termelni a magnyitogorszki nagyolvasztók számára, kokszot gyártani naponta olyan mennyiségű szénből, hogy 5 kilométer hosszú vonatba férne csak bele. Szén és koksz: felül beszórják a szenet, oldalt kijön a „kokszpogácsa". Ahol szén van, ott — jól tudjuk — szénpor is van, ott minden poros, fekete, mocskos, gázok és szagok terjengenek, piszok van.

De kiderült, hogy a kokszvegyészet nemcsak hogy nem piszkosabb, hanem ellenkezőleg, tisztább, mint a többi itteni műhely. A műhelyvezető, Pjotr Alexandrovics Szudja, a műhelyben dolgozó párttagokkal és komszomolistákkal együtt, kifogástalan tisztaságot teremtett a kemenceblokkoknál. Szudjáról is, az emberek iránti figyelméről, nagy szaktudásáról, kedvtelve beszélnek a magnyitogorszkiak. Ezért jöttünk ide, a távoli, füstös kokszvegyészeti műhelybe.

A háború alatt ennek a különben is nagy műhelynek a termelékenysége megkettőződött. A régi négy kemenceblokkhoz még négy újabbat építettek. A kokszvegyészet — a gyár szíve, gyökere. Koksz nélkül nincs öntöttvas, nincs acél. Ezért a műhely kibővítésével a háborús években a nyersvastermelést is hatalmas mértékben lehetett emelni. A műhelyfőnök a kibővítéssel egyidejűleg a munka gépesítésének fejlesztését is követelte a technikusoktól.

Ivan Timofejevics Kazakovot, aki már tíz éve dolgozott itt a kemenceblokkok nyílásainál és ajtóinál, nemrég a Munka Vörös Zászlórendjével tüntették ki. Tíz esztendő más munkánál nem is olyan nagy idő, semmiesetre sem jubileum. De a kemenceajtóknál dolgozók számára ez több mint jubileumi idő, mert ez az itteni munka befejezését is jelenti. Ivan Timofejevicset tíz évi munka után más munkára tették át, mert nem bírta volna tovább — oly rendkívül nehéz a kokszvegyészet munkája.

Körülnézünk: a műhelyben valóban tisztaság uralkodik. Nemcsak hogy fel van seperve, mintha szél fújta volna tisztára a hullámos falként utunkban álló óriás kemenceblokkok mellett futó

utakat, hanem maguk a műhelyfalak, hidak, átjárók is olyanok, mintha jó puha ronggyal tisztára törölték volna. Lépteink visszhangoznak a kőpadlón. Hát ez micsoda? Virágágy! A kő és vas között, a szén és koksz birodalmában, ebben a fekete világban, oly feketében, mintha szénbányában lennénk, hirtelen meghatő látvány: csinos kis kerítés, a kerítés mögött idehordott földből rakott kis virágágyak, bennük gondosan öntözött, sápadt, vérszegény kerti virágok.

Pjotr Alexandrovics Szudja, a műhely vezetője, hatalmas termetű ember, kerek feje már kopaszodik, hosszú fekete bajuszt visel, orra nagy. Igazi zaporozsjei,* meglepően vékony, szelíd hangon beszél, mint a gyermek: „Ha engem az irodában úgy felbőszítenek, hogy a vérem is felforr, odamegyek a kemencéhez, hogy kissé megnyugodjak."

A kemencéhez megy megnyugvásért! De mikor a kemencénél voltunk és láttuk az embereket, akik a nyílásokból oszlopként kitörő, lobogó lángnál dolgoztak, megértettük, mit jelent az — megnyugodni a kemencénél. A koksz kiürítésének folyamatát Szudja szép szóval „áradásnak" nevezte. Akik életükben csak egyszer is látták, halálukig sem felejtik el. Talán ennek a hatalmas munkafolyamatnak magávalragadó szépsége az, ami az embereket itt tartja, pedig a munka oly nehéz ebben a műhelyben; talán éppen ez a nehézség, amelyből kitetszik az ember hatalma az elemek fölött, az ipari erő teljes hatalma teremti a kokszvegyészet ilyen rajongóit. Akárhogy is van, a kokszvegyészmérnökök szeretik hivatásukat, nem kevésbbé, mint a költő vagy művész a magáét. Először a kemenceblokk egyik oldalát járjuk körül, ahol vörös ragyogással tátong a lepároló nyitott ajtaja. Hatalmas ormány úszik lassan hozzá; most benyúl a nyílásba és a kemenceblokk másik oldalán kitolja az összesült kokszpogácsát. A blokkemence másik oldalára sietünk. Egy mozdony sípolva húzza a kemence ajtajához a nyitott tehervagonokból álló szerelvényét. Az egyik ilyen vagonban már ott van a pogácsa — az izzó, széttört kokszstömeg óriási darabjai, áttetsző, bíborszínű négyszögek. Vége. A mozdony sípolva tovább fut és a következő kemence elé állítja az üres tehervagont. A kemence újra kiürül, izzó, bíborszínű kokszdarab jön ki belőle. És így tovább, kemencéről kemencére. És felülről a dühöngő láng közé már újabb

* Zaporozsje: ukrán város a Dnyeper mellett. — (A ford.)

széntömeg zúdul, az emberek úgy mozognak a nyílásoknál, mint a Valpurgis-éjtszaka árnyékai a máglyánál. Ömlik a koksz, éjjel-nappal, bíborszínű áradással.

Megismerkedünk a műhely legjobb fiatal embereivel, Ovcsinnikov motorossal, Balko gépésszel. Csinos fiatalasszony jön oda hozzánk: Marija Vasziljevna Bukarjova, a kiváló gépész. Arca kormos, ajka fekete, foga csillogó gyöngysor. Marija Vasziljevna nehéz időt élt át a háború alatt: magára maradt ötéves gyermekével, férje a fronton. Abból a baráti, meleg tekintetből, amellyel feljebbvalójára néz, megéreztük, mennyi nagy emberi segítséget kapott nehéz munkájában, itt a kemenceblokknál.

A műhelyfőnök már 20 éve dolgozik a kokszvegyészetben, ebből csak három évet a Magnyitkán. De a munkások már hozzászoktak, szeretik zömök alakját, gyermeki hangját és szemöldöke alól sugárzó figyelmes tekintetét. Úgy szeretik, mintha már évtizedek óta élnének és dolgoznának vele együtt. Az igazat megvallva, ebben a műhelyben minden év felér más műhelyben eltöltött sok esztendővel.

Itt láttunk egyebek között egy Magnyitogorszkra jellemző sajátosságot. Mily nagy jelentősége van, ha a műhely vezetői maguk is a Párthoz tartoznak. Ha a műhelyfőnök „igazi jó párttag", mint ahogy a Párt városi bizottságában beszélik, akkor a nevelő munka a műhelyben — a nagy politikai kérdések, a munkások élete, a termeléshez való viszonyuk, családi körülményeik és lelkiállapotuk iránti nagy és fontos figyelem — hatalmas támogatóra talál a műhelyfőnök személyében, aki felvilágosít, magyaráz és nevel.

Megálljunk! Pjotr Alexandrovicsot a napirend máshová szólítja. Már ötre jár az idő. A mutató közeledik a tizenhetes számhoz. És ekkor kezdődik a műhelyfőnök kötelező, szokásos mindennapi jelentése a főmérnöknek. Megszorítjuk a kokszvegyész meleg kezét és derűsen mondunk búcsút a műhelynek, Magnyitogorszk legsúlyosabb munkát végző, legjobb műhelyének.

4. Lakásépítés

Ennek a gyárvárosnak legjellemzőbb tulajdonsága, hogy szüntelenül növekedik. A város közszükségleti, közjóléti, termelési és kulturális építkezéseinek tervezését főképpen az jellemzi,

hogy a tegnapi, mai és holnapi nap között egyre változik, megállás nélkül, szakadatlanul változik a helyzet. Magnyitogorszkban állandóan folyik az építkezés. A termelők (bányászok, olvasztárok, martinászok, hengerészek) hadseregének megvannak a maga káderei, akik állandóan itt akarnak dolgozni. Ehhez hasonlóan az építők (kőművesek, szerelők, ácsok, stb) hadseregének tagjai attól a naptól kezdve, hogy az első követ itt lerakták, szintén itt akarnak letelepedni.

A magnyitogorszki újságok — „Magnyitogorszkij Rabocsij" és „Magnyitogorszkij Metall" — mellett, már régóta rendszeresen megjelenik a magnyitogorszki építők lapja, a „Magnyitosztroj" is.

Tizenhét éve, hogy ez a város létrejött, helyesebben, hogy a gyár várossá fejlődött, de a „Magnyitosztroj" kifejezés itt még mindig él és virul, mintha állandó, halhatatlan és kötelező lenne. A háborús évek alatt nagyolvasztók épültek, átalakult a hengerműhely, új blokk-kemencék keletkeztek. A háború alatt a gyár és a szocialista lakótelep között elterülő gidres-gödrös pusztaságon át kiépült a jövendő „Puskinszkij Proszpekt" széles, szép útvonala; azelőtt csak villamoson lehetett eljutni a lakótelepre, néhány kilométeres kerülővel. Az épülő sugárúton már susognak a sétány fái, a járdák is elkészültek. Úgy látszik, Magnyitogorszk mindennapi életéhez hozzátartozik az építkezés, talán azért, mert új még a város (korát tekintve: gyermek) és ebben a korban a legfőbb dolga éppen az, hogy nőjjön-növekedjék, kinőjjön a gyermekruhából, akármilyen nagyra szabták is azt, mert tudták, hogy nőni fog.

Éppen innen, ebből az állandó növekedésből (növekszik a termelési kapacitás, növekszik a lakosság) származik a magnyitogorszki statisztika néhány különös hajtása is. A háború idején minden második lövés, amelyet frontjainkon lőttek, magnyitogorszki acéllal történt — a mostani években a lakásválság élesedett ki Magnyitogorszkban a végsőkig. Világos, hogy lakás dolgában a helyzet tűrhetetlenné vált. Három nappal a Németország ellen vívott háború befejezése után, 1945. május 11-én, a kormány elhatározta, Magnyitogorszkban az év végéig, csupán az Ural jobbpartján, 65 000 m² lakásteret kell felépíteni, ebből 500 családi házat a munkások számára. Ezenkívül maga a gyárkombinát is vállalta, hogy saját eszközeiből a balparton (ahol a város fekszik) 200 családi házat épít.

Lássuk csak, hogyan teljesítik a magnyitogorszkiak a kormány határozatát.

Mindenekelőtt lássuk az építkezési káderekel! Az első pillantásra úgy rémlik, hogy Magnyitogorszknak éppen ezen a téren nagyon könnyű a dolga, mert sokéves építkezési tapasztalattal és az építők állandó seregével rendelkezik. Holott éppen itt van a legnagyobb nehézség. A magnyitogorszki építők voltak talán az elsők az egész Szovjetunióban, akiknek nagyon nehéz feladatot kellett megoldaniok és meg is oldották: a katonai építkezésről a békés építkezésre kellett áttérniök. A magnyitogorszki építők katonai építkezéseknek a gyorsított ipari építkezéseket tartották. A háború alatt például a lehető leggyorsabb módon két nagyolvasztót kellett felépíteni és üzembe helyezni. Első tekintetre, nagyolvasztót építeni sokkal nehezebb, mint házat. De az ipari építkezés a magnyitogorszkiaknak egyszerűbb és könnyebb, mint a polgári építkezés. Az ipari építkezésben óriási szerepet játszik a betonvasalás és a beton; a falrakás egyforma; az építési műveleteket a gépek megosztják, megkönnyítik. A magnyitogorszkiak ezeknél az építkezéseknél már tapasztalatra tettek szert; sok építkezési eljárás folyamatossá vált; az egyik építőcsoport is végezte a maga világos és egyszerű munkáját, a másik is, így az egész építkezés könnyű volt és egyenlő következetességgel folyt. Ezenkívül a munkabérek is magasak, ösztönzők voltak. A magnyitogorszkiak szerették a nagy építkezéseket, amelyek sok nehéz, de már elsődleges műveletre, logikus tagozatra voltak bontva.

És egyszerre csak: kezdjétek el a polgári építkezéseket, építsetek házakat, ahol minden munkásnak egyszeriben tágítania kell munkaműveletei keretét. A munkás elvesztette a munkáját könnyítő gépezetek segítségét, le kellett szoknia a szűk építési térről, ahol emelődaruk járnak, vagonok futnak, szállítószalagok száguldanak, ahol minden mozgásban van és a keze alá érkezik. Egyszeriben óriási építőterekre kerültek, ahol rosszak voltak az utak, kevés a szállítási eszköz, ahol ez is, az is hiányzott. Az egyszerű polgári építkezés sokkal bonyolultabbnak és nehezebbnek bizonyult a gyakorlatban, sokkal több feladatot tűzött az emberek elé, több gyakorlatot, találékonyságot, kezdeményezést követelt és a még szokatlan módszerek folytán sokkal nehezebb is volt.

Ilyen volt a helyzet, amelybe az építőkáderek kerültek. Ugyanilyen helyzetbe kerültek a lakásépítés vezetői maguk is.

A házépítési feladathoz egy másik, ugyancsak fontos feladat járult: meg kellett tanítani az embereket, akik eddig nagyolvasztókat építettek, hogy ugyanolyan készséggel és akarattal, ugyanolyan szívesen és gyorsan álljanak át egyszerű lakóházak építésére, mint ahogy sok éven át nagyolvasztókat építettek.

Egyenesen meg kell mondani: a feladat megoldása nemcsak becsületére válik Magnyitogorszknak; hanem megérdemli, hogy széles körben népszerűsítsék és más építkezéseink is méltányolják.

Kétféle munkát végeztek. Először is hatalmas agitációs munkát. Egybehívták az egész város dolgozóit és megvitatták a katasztrófális lakáshelyzetet. A sajtóban, beszédekben, az építőkkel folytatott beszélgetésekben megvilágították és elemezték a lakásépítés óriási jelentőségét, így tovább folytatni nem lehet, a munkásnak lakást kell kapnia, kitűnő önálló lakást. És ugyanazzal az erővel és ékesszólással, amellyel korábban napirendre tűzték és tudatosították az ipari építkezés súlyát és jelentőségét, ugyanúgy világították meg és övezték tisztelettel a lakásépítő munkás feladatát is. Másodszor, az agitációs munkával egyideiűleg a mérnöki tudás is lázasan keresett minden lehető utat és megoldást, amellyel a polgári építkezést hasonló módszerekkel lehet folytatni, mint az iparit.

Ezeket a kutatásokat nemcsak az építők „lelki magatartásának átneveléséről" való gondoskodás segítette elő, hanem az a kívánság is, hogy megkönnyítsék és meggyorsítsák az építkezés folyamatát, lehetőleg ugyanolyan könnyűvé tegyék, mint az ipari építkezéseket. Dehát az építkezési anyagok, a fa, a tégla, a blokkok hiánya! Mivel lehet helyettesíteni? Hogyan lehet őket helyettesíteni? Lehet-e pótolni olyan anyaggal, amely lényegében közelál az ipari anyaghoz, mondjuk a betonhoz?

Magnyitogorszkban már korábban is használtak salakbeton blokkokat, vagy hatalmas méretű téglákat a lakásépítkezésnél. Ezek a blokkok gyorsították ugyan a falrakás folyamatát, de nem változtatták meg az építkezés módszerét, amely ugyanolyan maradt, mint a közönséges téglaházaknál.

A magnyitogorszkiak tovább mentek. Voltaképpen miért kell önteni a blokkokat, minden egyes blokkot külön-külön és azután egymásra rakni őket? Nem lenne-e egyszerűbb mindjárt az egész házat önteni úgy, ahogy az egyes blokkokat öntik? Mindössze fából készült forma, zsaluzat kell hozzá, amelybe

salakbetont lehet önteni és a ház olyan gyorsan készül el, mint eddig maga a blokk.

Versenyt hirdettek a legjobb, szétszedhető és összerakható házzsaluzatra, olyanra, amelyben nincs semmi fölösleges rész, és súlya sem több, mint amennyit egy-egy munkás megemelhet. A versenyfelhívásnak nagy visszhangja támadt. A beérkezett javaslatok, javítások és pótlások segítségével elkészült a deszkázat. Elkészült az alkalmas és olcsó „Leninyec" szállítóberendezés is, amely betont visz a magasba. Elkészült a salakbetongyár, és a különböző kisebb kisegítő gépezetek egész sora.

Minél jobban megvalósult az építkezés anyagi része, annál természetesebben, mintegy önmagától kezdett hasonlítani az építkezés szervezési része is az iparihoz. Az új építkezés (dömgölt vagy öntött salakbeton) lényegéből következett, sőt szükségessé vált, hogy ilyen építkezésnél folyamatos munkamódszert kell alkalmazni.

A munkaműveletek szinte önmaguktól a legegyszerűbb munkaelemekre oszlottak: az alapzat előkészítése, az alapzat lerakása, a deszkázat felállítása, a deszkázat megtöltése salakbetonnal, tetőfedés; ács-, asztalos-, üveges-, lakatos-, kályhásmunkák. Minden munkaműveletet munkáscsoportnak osztottak ki.

A fokozatosan folyamatos munkateljesítménynek megfelelő grafikont dolgoztak ki. A földmunkások az egyik munkagödör kiemelése után egy másik munkagödör kiemeléséhez fogtak, az első munkagödörben pedig megkezdték az alapzat lerakását. Mikor a földmunkások a harmadik munkagödröt kezdték ásni, már a másodikban rakták az alapzatot, az elsőben pedig a deszkázatot szerelték a falak számára. Mihelyt a földmunkások a negyedik munkagödörhöz fognak, készül az alapzat a harmadik munkagödörben, a deszkázók a második munkarészlegen dolgoznak, az elsőn pedig megindul a szállítószalag a salakbetonnal, „mazsolatöltelékkel" (ahogy itt tréfásan mondják), vagyis tégla- és kavicstörmelékkel, amellyel a munkások a deszkázatot megtöltik.

Így emelkednek a házak, egyik a másik után a futószalag segítségével, a grafikonban leszögezett pontos határidőre: 24 munkanap alatt kétlakásos ház. Minthogy a ház építése összesen tizenegy munkaműveletből áll, e szokatlan futószalag min-

den egyes munkafokozata mintegy két nap, Mint eső után a gomba, minden két nap alatt teljesen befejezett ház nő ki a földből.

Sok mindenféle munkát először alkalmaznak nálunk az építkezési folyamat megszervezésében. A műszaki vezetés nem az egész építkezésre ügyel, hanem a futószalag munkájának egyes fajtáira; szigorúan betartják a műveletek egymásutánját; minden műveletnél szigorúan teljesítik az összes előkészítő munkálatokat; a mester befejezett „műveletet" ad át a következő mesternek; az felülvizsgálja a munka minőségét és feljegyzi az átvételi írásban.

Ez a világos, logikus munkafolyamat, ez az egymás munkájától való függés, ez a folyamatos grafikon, amelyben minden következő művelet vezetője ellenőrzi a megelőzőt, ez a csaknem gyárszerű folyamatosság magával ragadta a magnyitogorszki építőket, megkönnyítette számukra a polgári építkezést. És most már, amikor e sorokat írom, egészen világos, hogy a kormányhatározatot valóban határidőre teljesítik majd.

Az ember akaratlanul is azt latolgatja: nem lesznek-e csúfak ezek a munkások számára épült salakbetonházak, nem rontják-e el a város jobbparti részét? Ennél a pontnál, azt hiszem, nagy segítségére volt a magnyitogorszki építőknek a háború alatt épült jobbparti városrész egyik negyedének különleges szépsége. Tehetséges leningrádi építészek — A. A. Oly, J. A. Levinszon és G. A. Szimonov, az Akadémia levelező tagja — érkeztek Magnyitogorszkba. Ők tervezték ezt a lakónegyedet, amely egyike a legszebbeknek a Szovjetunióban. V. N. Vradij, magnyitogorszki mérnök lelkes híve lett a leningrádiak eszméinek és igyekezett, hogy művészileg is megvalósítsa őket. Egyszerű „cottage" típusú házak, arányaikban harmonikusak, érdekesen burkolva hasított kővel. Ez az eredeti díszítés, az építészeti elemek szép vasbeton megoldásával (ablakfoglalatok, párkányok, stb.) és a szokatlan „cseréppel" (hajlított furnér) a nyaralóra emlékeztető csúcsos tetőkön, meglepően érdekes stílusú, művészien vonzó hatást kelt, ízlést nevel, emeli az egész jobbparti városrész építészeti jelentőségét és elkerülhetetlenül hat a szomszédos, folyamatos munkamódszerű építkezésre is. Ez a folyamatos építkezés olcsósága és gyorsasága mellett szintén szépségre törekszik, amennyire csak lehet. A salakbetonházak külseje nem egytípusú: különböző élénk színekre festik őket, homlokzatukat kisebb-nagyobb sikerrel ukrán és bjelorusz varrottasok mintájával díszítik. Ez a törekvés csak

most kezd megvalósulni és szívünkből kívánjuk, hogy ízléssel, igazi művész ellenőrzésével válasszák ki a rajzok mintáját.

M. J. Gurjevics, a „Magnyitosztroj" főmérnöke, a város keletkezésének első napjától kezdve Magnyitogorszkban dolgozik; fáradtságot nem ismerve járja velünk az egész építkezést, mutogatja a futószalagról éppen „kikelt ház-tojásokat", a tiszta, színes, a jövendő utca zöldjéből kikandikáló kis házakat. Egyiknásik házban már laknak is. Az örökös magnyitogorszki szél söpri a város utcáit, nehéz, ólmos hullámokat ver az „urali tenger" süppedős partjára. A nagy területen elzárt Ural-folyó hatalmas vízfelületet alkot.

Esteledik. Nehéz, fekete gáz- és füstfelhő lebeg a kombinát fölött. Kigyúlnak a lámpák. A balparton elterülő Nyekraszovszkij-telepen, ahol a kombinát 200 munkásházat épített, egészen ifjú munkáscsaládot látunk: férj és feleség — egyenként 17 évesek — öccsük, kishuguk és anyjuk — valamennyien építenek. Vasárnap van és a maguk házát építik: dagasztják az agyagot, rakják egyik téglát a másik után. Szeretettel és boldogan építenek.

Kohósalak, szénsalak, mindenféle salak egyre inkább építkezési anyaggá válik. Azt hisszük, hogy a helyreállítandó ipari központokban Magnyitosztroj salakházai a példakép tiszteletreméltó helyét foglalják majd el; elősegítik, hogy a lehető leggyorsabban kiküszöböljék a lakáshiányt.

5. Magnyitogorszki csomópont

I.

A délurali vasút főnöke és a magnyitogorszki kombinát igazgatója szerződést kötöttek egymással. Kötelezték magukat, hogy mindent elkövetnek a közlekedés hibáinak kiküszöbölésére.

Eltelt egy félév. Magnyitogorszk közeledik fennállásának 15 éves jubileumához. Serdülő város, de serdülő óriás. A vasút és a kombinát közötti zavarok és bajok még nem szűntek meg és az a veszély forog fenn, hogy elrontják az évfordulót. Egyszer a cseljabinszki szállóban suhan el a kombinátból ideérkezett mérnök fürge alakja: panaszokkal érkezett ide, panaszokkal a vasútigazgatóság ellen a szerződés megszegése miatt; másszor a magnyitogorszki szállodában dönög a vasutas súlyos lépése, aki

azért érkezett ide az igazgatósághoz, hogy panaszt tegyen a kombinátnál ugyancsak a szerződés megszegése miatt. Akármelyiket hallgatja az ember, mindegyiknek igaza van. Ha a jelentéseket nézzük, a veszteglestáblázatot, azt látjuk, hogy a kombinátban nincs vesztegelés, ellenkezőleg, 16 óra leforgása alatt a teherkocsik 4 órával kevesebbet vesztegelnek, mint amennyit a norma megenged. De próbáljuk csak meg, úgy ahogy az ember álmában szokta, elszakadni a földtől, és behúzott lábbal elrepülni a beláthatatlan magnyitogorszki kombinát műhelyei és udvarai fölött, elrepülni csöndben és láthatatlanul.

A falak, a mennyezet és a tető megnyílnak előttünk. Óriási drótkötegek tornyosulnak egész a mennyezetig, megtöltik a folyosókat, tereket — ez a jól ismert drót- és fémszalag-hengerműhely. Mennyi gyártmány! „De miért hever oly nagy tömegben? Gépek nyújtják, egyre nyújtják a drótot, gépezetek csavarják, gombolyagba tekerik, az acél padlóburkolat alatt ismét gép ragadja meg és dobja ki ezt a forró, vörösen izzó gombolyagot és mint valami víztől mosott esőkukac-tömeget, rakásba dobja. A drótkötegrakás folyton nő és nem jut ki a műhelyből.

Gyerünk innen tovább. Új műhelyben vagyunk, az idomhenger műhelyben. Itt a kis udvar, a lépcső, a föld, mindenütt szürke hengerelt fém hever, az a hamuszínű szürkeség fedi őket, ami a kihűlés közben keletkezik a hengerelt vason. Mennyi vas! Mekkora tömeg! Mértani alakok, gerendák, lécek tömege hever halomban egész a tetőig, az ajtókig, ablakokig, minden helyet betölti a fém. Többször tízezer tonna fém gyűlt itt rakásra. El kellett volna szállítani, át kellett volna adni Délnyugatnak, a helyreállítási munkákra E helyett azonban itt, Magnyitkában rakásra gyűlik a fém, újabb hegységet alkot a fogyó Atacs-hegy mellett...

Tehát nincs minden rendben, bár a jelentésekben és kimutatásokban mindegyik perlekedő félnek igaza van.

Tehát a magnyitogorszki csomópont mégis csak le van zárva. Mi történik itt? Hogyan lehetne kivizsgálni, mi az oka annak, hogy ilyen nagy tömegbe, egész hegyekbe halmozódott a fém és nem szállították tovább rendeltetési helyére?

Csomópont. Jó és képletes kifejezés, különösen, ha szemléltetően el tudjuk képzelni, mint egybekötött fonalak tucatjait. E fonalak egyike sem alkot csomópontot önmagában, de mindegyiknek megvan a maga jellegzetessége, a maga anyagi léte. A magnyitogorszki közlekedés bonyolult és eleven problémájá-

nál nem fogjuk — régi szokást követve — ollóval szétvágni a csomót, hanem megpróbáljuk megoldani, mindegyik fonalat külön-külön szabaddá tenni és meghallgatni mindegyiknek saját külön „dallamát", saját külön elszigetelt igazságát. Lehetséges, hogy arra a kérdésre: mi történik a magnyitogorszki csomóban, ezeknek az egyes igazságoknak összegéből világossá válik a felelet, egyúttal azonban egész bizonyosan kiviláglik más is: a háborúutáni körülmények között a vasút és az ipar kapcsolata bonyolultnak, súlyosnak látszik, de nagy és ragyogó jövő vár rá.

II.

Reggeli 9 óra. Hosszú, csaknem csupasz szoba a magnyitogorszki városi bizottságban. A tomboló széllől kergetett por verdesi az ablakot. A szoba gazdája, Alekszandr Iljics Gorskov, a titkár közlekedési helyettese körülnéz, rendben van-e minden a tárgyaláshoz. A folyosóról egyre-másra hozzák a székeket. Mindjárt ide érkeznek a kombinát képviselői, gazdasági és pártfunkcionáriusok; jönnek a vasút képviselői is, szintén gazdasági és pártfunkcionáriusok. Sípolás, sínek és a szokásos állomáskörnyéki táj nélkül belép ide a Rendező állomás — ez a kombinát; vele szemben leül Magnyitogorszk állomás, ez pedig a vasút. Mindegyik félnek megvan a maga kocsiparkja, megvannak a szerelvényei, dolgozói, problémái, sebezhető oldalai... Idegyűlnek, együtt vannak szemtől szembe, talán hosszú idő óta először szidják nyiltan egymást, úgy ahogy eddig csak egymás háta mögött szitkozódtak, és meghallják mindjárt az egyenes választ is. Ki jön először? Az ajtó csapódik, megfordulunk. Elsőnek azonban nem a közlekedés embere jött. Katonai egyenruhás ember lép, csizmája poros, arca gondterhelt, mogorva. Mikor meglátta az üres székek félkörét, vállatvont és fegyelmezetlen félreült az ablak mellé, láthatólag elszánva magát, hogy „megvárja az ülést", mint ahogyan türelmes emberek megvárják a kapu alatt, míg eláll az eső.

Hamarosan megtelik a szoba és Alekszandr Iljics viszi a szót. Meg kellett magyarázniok nekem, messziről jött embernek, milyen is a dolgok állása. Mindenki tudja és megérti, mit jelent Magnyitogorszk az országnak. Hogy mit jelent Magnyitogorszk a délurali vasútnak? Az áruforgalom tetemes százalékát. De hogy mit jelent Magnyitogorszk gyáron belüli közlekedése, vagyis az

érc és koksz tömegének az olvasztókemencéhez való szállítása és egyéb teherszállító műveletek, amelyek szakadatlanul folynak a kombinát területén, ezt még elképzelni is nehéz. A teherkocsik és teheráru forgalma a gyárterületen belül nagyobb, mint az egész délurali vasúton. Ebből látható, mily hatalmas szerepe van a közlekedésnek Magnyitogorszk életében.

Azelőtt, a háborús időkben kevesebb volt itt a szállítási nehézség, mint most, az első háborúutáni hónapokban. Miért? Egyszerűen azért, mert Magnyitogorszk Ural és Szibéria hadigyáraiba a hadianyag céljára szolgáló acélt minden rendelkezésre álló kocsin és vonaton — szenes kocsin, ingavonaton, körvasúti kocsikon szállította, mert tudta, hogy ezek a vagonok nem mennek messze és idejében visszakerülnek. Most azonban a teheráru és a szerelvények megváltoztak, mondhatni „idegen" helyre mennek, ahonnan aligha térnek vissza. Magnyitogorszk áruacélt kezdett gyártani és ezer meg ezer kilométerre küldi a helyreállítás céljára: Délvidékre, Délnyugatra. A vasút ezért nem engedi meg, hogy akármilyen teherkocsira rakják a fémet, hanem csak az úgynevezett „egyes kocsikra". Ezekről nyiltan meg is mondják, hogy „nem visszatérők". Ezek az egyes kocsik mennek, mennek, egyre mennek, a kocsipark egyre ritkul, a vasút pedig csak kevés újjal pótolja a hiányt.

Ennél a pontnál Alexandr Iljics egyet köhintve, meglassítja epikus folyású elbeszélését és ékesen szóló számtáblázatot tesz elénk. Néhány augusztusi nap. E néhány augusztusi nap alatt terv szerint 2907 teherkocsit kellett volna megrakni, de mindössze 1953 kocsit raktak meg. Az ok: a vasút napról napra kevesebbet adott néhányszor tíz kocsival.

De lehet-e csupán a vasutat okolni azért, hogy nem ad teherkocsit? A háború csak nemrég ért véget, a kocsiparkot a végsőkig elhasználták, új termelés alig volt; ilyen helyzetben bizony minden egyes vasúti kocsi nagy érték, különös kímélet és gondoskodás tárgya a közlekedésnél. Mégis, mi történik a teherkocsikkal, ezekkel a drága és a magnyitogorszki kombinátban annyira hiánzó kocsikkal?

A hengerműhelyek rakodás közben rendszeresen eltörik a vagonok padlóalatti gerendáját (júliusban 38, augusztus elején 7 vagonnál tört el).

Mintha sűrűbb lett volna a levegő a szobában, de nem a dohányfüsttől, bár a jelenlevők egyik-másika tölcsért csavar

ujságpapírból, közvetlenül a zsebéből tölti meg urali kapadohánnyal és az ügyesen csavart kis tölcsért hegyes végével szájába dugta...

Nézzük meg a terület térképét. Magnyitogorszk félreesik, zsákutcában van, csaknem határszélen — Magnyitogorszk végállomás. Az utasforgalmat szolgáló mozdonypark a három vasútvonal csomópontjában lévő nagy Troick állomás kezében van. A teherforgalomra szolgáló mozdonyok pedig a négy vonal csomópontjában fekvő Kartali állomás kezében vannak. Ez azt jelenti, hogy Kartal-i mozdonyok szolgálják ki Magnyitogorszkot akkor is, amikor tehervonatok átmennek az állomáson és akkor is, amikor onnan indulnak. Hogyan segíti Kartali Magnyitogorszkot, a gyárvárost, a Szovjetunió hatalmas és életbevágó fontosságú idegét?

Hosszú vonatot küld oda, kettős szerelvényt, amelyet két mozdony tol. E két mozdony közül azonban az egyik, mielőtt Magnyitogorszk állomásra érkeznék, lekapcsolódik s társára bízza, hogy a hosszú vagonsort egyedül lökje be az állomásra, ő maga pedig terhétől megszabadulva, víg füttyentésekkel rohan haza Kartaliba. A vasutasok nyelvén ezt úgy nevezik: „mozdonyokat tartalékba küldeni". Kartali ezzel könnyít saját helyzetén, sok „üres" mozdonya lesz, viszont „elreteszeli" Magnyitkát, ahová kétszer annyi vagont küldtek, mint amennyit egy mozdony elbír és csak nagy kínnal vonszolja be őket az állomásra. Magnyitka pedig egy mozdonnyal már nem bírja elszállítani az egész megrakott szerelvényt.

Így aztán lassanként, minden oldalról megvilágítva, kialakul a nem éppen örvendetes kép: a vasút nem ad elég kocsit, Kartali nem ad elég mozdonyt, a kocsik a hanyag gyári rakodás következtében megsérülnek: ezért „rossz a munka" a magnyitogorszki közlekedési csomóban.

A jelenlevők mindeddig hallgattak. Hallgatták, milyen a csomópont általános helyzete. De most felállt egy magas, szikár, vörös ember. Első látásra azt hinnénk, hogy hegedűs, igazi hegedűs: muzsikus-kéz szokatlanul hosszú, ideges, göndör, dús, vörös hajjal benőtt fej, kék szempár — zománcosan kék. Amikor megszólalt, olyan akadályon átsikló „r"-rel fűszerezett hangon beszélt, amelyet mi egyszerűen raccsolásnak nevezünk. Ezt az első benyomást azonban határozottan elhomályosítja egy másik benyomás: nem hegedűs ez, hanem vasutas! Semmi határozott

ismertetőjellel sem lehet megmagyarázni ezt a helyes megállapítást. Mégis felismerjük ebben az első tekintetre egészen szokatlan, polgári ruhás és külső ismertetőjelet nem viselő emberben a vasutast. Hogy mi benne a tipikus? Talán a munka jellege, ez az álmatlanságtól vöröses szemefehérje, ez a csizma, ezek a sokat koptatott csizmák, annak az embernek a szikársága, aki állandóan jár-kel a különös vasúti gazdaság bonyolult, zavaros, változatos, szétszórt műhelyeiben, mindig sietve megy, mégis mindig nyugodtan és kapkodás nélkül. Talán az a tipikus benne, hogy állandóan érzi a hosszúságot, a távolságot, amelynek állandó velejárója a tér szűkös voltának, a „vasút" szűkös voltának érzése. De akárhogy is volt, Kusner, a Magnyitogorszki Kohászati Kombinát vasúti közlekedési igazgatóságának főnökhelyettese — egész muzsikus külsejével és hosszú címével — úgy áll előttünk, mint tipikus vasutas, aki a kombinátnak, helyesebben, a kombinát szállításának érdekeit védelmezi.

— Mi zavarja a munkát? — mondja Kusner. — Mindenki tudja: a gyár felépült, a gyári közlekedés azonban nem épült meg. Az alapvető tervnek mindössze 65 százalékát valósították meg. A többi 35 százalék csak ideiglenes építmény, amely úgyahogy készült. El tudják-e képzelni, mekkora baj ez nekünk? Az utakon szorongunk, szűken vagyunk, alig tudunk megfordulni, napról napra néhány ezer teherkocsit rakunk be és ki, a kombinát területén pedig csak alkalmatlan, ideiglenes utak vannak. Ez akadályozza a szervezett forgalom megteremtését, ez okozza a zavart. Vegyük például a nagyolvasztók kiszolgálását. Vasúti váltó segítségével szolgáljuk ki őket, pedig a terv szerint itt körvasútnak kellene lenni. Bunkernaja állomásról Kolcevaja állomásig rakodóhidat kellett volna építeni, Magnyitosztroj parancsot kapott erre. De nem építik. Képzeljék el, mi megy végbe Bunkernaján. Egyidejűleg három vonatot raknak ki és az üres szerelvények akadályozzák a beérkezők munkáját. Az első bajunk az, hogy a közlekedést nem építették ki egészen. A második baj az, hogy a Délurali vasút nem akarja a szerződést teljesíteni. A norma teljesítése helyett azt küld, amit akar és akkor, amikor akarja. Ez az oka, hogy néhányszor tízezer tonna fém és öntöttvas halmozódott fel nálunk. Nincs hova tennünk, a raktárak tele vannak és a hengerművek emiatt egész műszakokon át állni kénytelenek.

Kusner leült. A Délurali vasút magnyitogorszki csomópontja pártbizottságának titkára, a sovány Vaszilij Ivanovics válaszolt neki. Mosolyogva beszélt, mintha azt gondolná magában: „De hiszen, barátom, a Délurali sem maga szüli a vasúti kocsikat. Ő is a Közlekedési Minisztériumtól kapja őket. És milyen állapotban kapja őket!"

— A vasúti szertár felügyeleti frontja rosszul dolgozik nálunk. Hozzánk sok üres vagon érkezik, Kusner elvtárs, de milyenek? Sok sérült, javításra szoruló kocsi, nem bírunk velük. Rosszul állunk káderek dolgában, 80 ember hiányzik, a többiek is gyengén vannak felkészülve. Pótalkatrészeink nincsenek. Embereinkkel rendszeresen foglalkozunk. Mivel lehetne rajtunk segíteni? Több pótalkatrészt dobjanak ide, adjanak ütközőtokokat, gumitömlőket, faanyagot, nem ártana, ha embereket is küldenének.

Magnyitogorszk állomás pártszervezetének titkára, Ionov szólal fel.

Sokáig beszélt. A népnevelő kollektívák munkájáról, a közlekedés kiváló embereiről, Labeckij komszomolistáról, a mozdonyszertár ifjú művezetőjéről, Bikovról, a kokszrendező állomás főnökéről beszélt. Beszédének ezek a kiemelkedő helyei azonban nem ragadták meg figyelmünket. Szinte önkéntelenül magunk elé képzeltük a cselekmény óriás, 30 kilométerre nyúló terét, amelyen vagy huszonöt állomás van különböző helyeken elszórva. Magunk elé képzeltük a magasfokú gyári technikának ezt a világát, amelyet a vasúti sínpár, mint gyöngysoron átfűzött vékony zsinór fűz egybe. Itt van az Atacs-hegy. Hatalmas méhéből, az ős anyaföldből ércet merítenek, az érc a transzportőrön a tömörítőbe, a dúsítóba fut, már olvad a kohókban, magas öntőformákba folyik a martinokból, hengermű alá fekszik, nyög a blokksor alatt, kinyújtják, majd kidobják a raktárba és ott kihül. Ez az egész folyamat a termelő műhelyek munkája és minden termelő műhelynek megvan a maga pártalapszerve, amely ismeri, neveli, mozgatja az embert. De az érc, a koksz fut a síneken, a mészkő, salak, mindenféle anyag és gyártmány mind fut a síneken. Ezek a végtelen sínek is egy műhelyt alkotnak, a szállítási műhelyt, amelynek 30 kilométernyi térségen szétszórt, majd éjjel, majd nappal dolgozó emberei *csak a maguk alapszervét ismerik, mert mindössze egy műhelyt alkotnak*. Hogyan érezhetik magukat ezek az emberek távol

pártszervüktől és hogyan érezheti magát a pártvezetés távol ezektől az emberektől?

Ezen a kérdésen elgondolkozva, nem vettük észre, hogy valaki állhatatosan köhög, nagy állhatatosan, nem egyszerűen, mint olyankor, amikor köhögési roham fogja el az embert, hanem erőltetve, mintha fel akarná hívni magára a figyelmet: „Bocsánatot kérek, elvtársak, a merészségért...“ Akaratlanul ránéztünk: az az ember volt, aki először jött ide és akiről mindenki megfeledkezett. Építőmérnök.

A mérnök katonamódon, rövid, határozott mozdulattal az ablakból a félkör közepébe, Alexandr Iljics Gorskov asztalához húzta székét.

— Griscsenko mérnök vagyok — így mutatkozott be röviden —, parancsom van elősegíteni a csomópont fejlődését.

Kiderült, hogy egyáltalán nem fölösleges ember. Sőt, talán az összes jelenlevők közül ő volt itt a legszükségesebb ember, hiszen azzal bízták meg, hogy tágítsa a „magnyitogorszki csomót“ és egyúttal lehetőleg bogozza is ki. Kerek, borotvált arcáról, tiszta és éles szeméből, határozott hangjából, pontos és biztos mozdulataiból boldog optimizmus hulláma áradt felénk. Nem óránként, hanem másodpercenként halad és változik az élet árja. Láthatatlanul, minden órában és mindennap oly erők és körülmények halmozódnak össze, amelyek — az ember észre sem veszi — egyszerre mindent megváltoztatnak. Jönnek majd bőven a teherkocsik, kibővítik a csomópontot, a kombinát minden közlekedési osztálya megkapja a maga pártszervezetét. És ez feltétlenül így is lesz, egyáltalán nem nehéz, hogy így legyen, hamarosan meg is történhetik...

— Embereim kipróbált emberek, jól kell dolgozniok — jelentette Griscsenko világosan és érthetően. — Van már helyiségünk az építők számára, bár nem elegendő. Egy keveset majd magunk is hozzáépítünk... Anyagot a N. K. P. Sz.* nem ígér. Az anyagbeszerzést helyben kell megszervezni. Addig is földmunkával és előkészületekkel foglalkozunk. Ami pedig a lehetséges veszteglést illeti, úgy intézkedem, hogy veszteglés nálunk ne legyen. Van itt bőven munka mindenütt!

Mialatt itt a szobában beszélgetés folyik, csattognak a kerekek, futnak a kocsik, építőbrigád, „kipróbált“ emberek érkeznek

* N. K. P. Sz. Közlekedésügyi Népbiztosság. — (A ford.)

Magnyitogorszkba. A levegőben friss fa, föld, esőben ázó fémlapok szaga, az építkezés szaga érezhető. A fáradt emberek arról panaszkodtak, hogy sok a munka, még nem tudtak megbirkózni vele és nem is tudnak kellően megbirkózni. De íme, újabb nagy munka rontott a szobába, az építkezés és vele együtt látszólag újabb bajok és újabb nehézségek tömege. Ezrével érkeznek az emberek, el kell őket helyezni, táplálni kell őket. Aztán meg az anyag kérdése! Helyben kell megoldani! Könnyű azt mondani, „az anyagellátást helyben kell megszervezni"! és mégis mindenki úgy érezte, hogy nem nehezebb, hanem könnyebb lett a helyzet. Új anyagi értékek a földön, olyan dolgok, amelyek a szovjet ember munkáját testesítik meg, és válaszképpen éppen ezek az értékek jönnek segítségül: további kilenc állomási pótvágánnyal gyarapítják a meglevőket, a víz megindul az új négy és fél kilométer víznyomásos vonalon, a mozdonyok ellátására új víztartályokat építenek, a közlekedés dolgozói négy új lakóházat és egy munkásotthont kapnak. A nehézségeket legyűrő harcunk szovjet logikája éppen abban tűnik ki, hogy e harcban minden egyes legyőzött nehézség, az elhasznált energia testet ölt és segítségünkre jön.

Azt akarod, hogy segítsenek neked, akkor építs, teremts, alkoss, létesíts és minden, amit építettél, létrehoztál, teremtettél, alkottál: segítségedre lesz, melléd áll, vállvetve, egy sorba a nehézségek elleni harcban.

Ezért értettük meg azonnal mindnyájan, hogy az az új munka és gond, amelyet Griscsenko mérnök személye képvisel, egyszeriben könnyíteni fog Magnyitogorszk helyzetén.

Talán nem is lett volna rá szükség, hogy ilyen alaposan és jegyzőkönyvszerűen írjuk le egy magnyitogorszki augusztusi reggel történetét. Hiszen már régen volt ez. A viszonyok is megváltoztak. Azóta már sok minden másképp van és az új ötéves terv győzelmesen vonult be életünkbe. Felépült az érczúzótelep a kombinát bányatelepén, felépült a szulfidérc-megmunkáló gyár. A kokszműhely két kemenceblokkját újjáépítették, az idomhengersorok már két évvel az ötéves terv befejezése előtt 75% termelést adnak, a Martin-kemencék pedig 30%-kal többet, mint 1940-ben. Ez a győzelmes haladás annak köszönhető, hogy az elreteszelt magnyitogorszki csomópontot felnyitották. Régi mozdonyok többé nincsenek itt, villanymozdonyokkal helyettesítették őket; 87 kilométer gyáron belüli közlekedést villamosítottak...

Pedig úgy látszik, mintha csak tegnap lett volna az az őszi nap, amikor feljegyeztem a magnyitogorszki városi pártbizottságban folytatott őszinte beszélgetést... De csak éljen ez az augusztusi nap! Egy másik konibinátban, más helyeken talán még van ilyen csomó, talán még mindig támad. Szálanként, fonalonként szétbontani a csomót -- mindig hasznos dolog, még abban az esetben is, ha mint gondos gazdák, meg akarunk őrizni egy-egy fölösleges spárgadarabot háztartási szükségleteink céljára.

1. Az első általánosítások

Ezeket a helyeket közös néven „Dél-Uralnak" nevezik. A cseljabinszkiek azonban „Északunkra" és „Délünkre" osztják területüket. Ha a térképre nézünk, mintha semmi különbség sem lenne — tavak, tavacskák, édes- és sósvizű tavacskák, fent is, lent is égszínkék körök, mint pettyek a kartonszöveten. Látunk itt sok-sok kanyargó kis fekete kígyókat, folyókat és folyócskákat, különös nevük van: Zjuzelga, Kojelga, Szuhoris, Kuroszan.

Mégis nagy különbségek vannak a táj egyes részei között és különösen nagy a jelentőségük a mezőgazdasági dolgozók számára.

Északon mások a tavak, mások a folyók. A tavak sűrű fenyőerdőben, mohos kövek, sziklák között rejtőznek éppúgy, mint a finn tavak, valahol Toxovában, Muranovában. A folyók gyorsan futnak, zúgnak és frissek, mint a hegyi patakok.

Délen a tavak mély, kékszínű magányos foltok a kopár sztyeppén. A folyók oly csendesen folydogálnak, hogy jellemző rájuk Sevcsenko mondása: „Áll a folyó." Oly álmosan és fáradtan kúsznak valahol a nádasok között, hogy azt hinné az ember, valahol Ukrajnában van. Órák hosszat járhat a dombos síkságon, hol itt, hol ott tűnnek elő nyírfaligetek között; eleinte még az is kétséges, valóban nyírfák-e ezek: az ágak egészen a földig hajolnak és nem látszik a fák fehér törzse. Csak ha az ember a lombok közé bújik, csap arcába az ezüstösen csillogó kis nyírfalevél, amely oly illatos az urali és szibériai fürdőkben, ahol forró

vízben párolják a friss nyírfaágakat.* Ezeknek a ligeteknek a körvonalai szokatlan, egyenletesnek látszó mértani kúpok, csúcsos sátrak láncolata, olyan, mintha vándormadarak szálltak volna le ide, hogy megpihenjenek hosszú útjukon — majd feltűnnek a kopár pusztákon, majd újra eltűnnek. Pusztaság körös-körül, a falvak és városok elbújtak a dombok mögé, elmerülnek a mérhetetlen távolságokban. A föld az útvágásban északon agyagos, vörös, délen zsíros, fekete föld.

A tájak különbsége megfelel a gazdálkodásbeli különbségnek. Fent a hegyes északon bányakincsek, sok a gyár; lent a sztyeppés délen nagy gabonatermő kolhozok, sok a kenyér. Bár a föld buján termékeny, nagy akadály itt az éghajlat: hosszú, nagyon fagyos tél, kevés hó, az erős szelek még ezt a kevés havat is elkergetik; forró, aszályos nyár, késői esős tavasz, a hirtelen hőmérsékletváltozások gyakran tönkreteszik a termést.

Ezen a területen, amelyet annyi helyi sajátosság különböztet meg a Szovjetunió többi területeitől, itt vívták meg a háború utáni első év nagy csatáját a „győzelem terméséért" A Cseljabinszk-terület, amely régebben kemény csatákat vívott a gabonáért, és gyakran adós maradt vele az államnak, most előharcosa lett a határidő előtti gabonabeszolgáltatásnak. Milyen készültséggel indult a harcba?

A Cseljabinszk-terület mindenekelőtt egységesebb lett a háború alatt, terjedelme csökkent; a tisztán gabonatermő Sadrinszkij- és Kurganszkij-kerületek leváltak. Ezeknek a kerületeknek a kiválása „Cseljabát" ugyan a „gabonatermelő" területek közül a „gabonafogyasztó" területek közé sodorta, de egyáltalában nem csökkentette felelősségét és nem tette egyszerűbbé mezőgazdaságát. A Cseljabinszk-területen hatalmas ipar van. Egész gyárvárosok tartoznak ide, például Magnyitogorszk. Cseljabinszk, miután megszüntette a gabonakivitelt, azt a feladatot kapta, hogy önállóan lássa el magát és iparát élelemmel. Ez pedig azt jelenti, hogy a kisebbé vált cseljabinszki területnek sokkal változatosabbá kell tennie mezőgazdasági termelését. És itt érdekes dolgot észlelhetünk: azok a folyamatok, amelyek a háború alatt azonos okok következtében mentek végbe az

* Az orosz fürdőkben, a forró gőzben való izzasztó párolás után, forró vízben áztatott nyírfavenyigék csomójával paskolják, masszírozzák egymást a fürdőzők. — (A ford.)

urali iparban és az urali mezőgazdaságban: kétségtelenül azonos folyamatok.

Látszólag nehéz feladat a délurali nehézipar óriási fejlődését a háború alatt összehasonlítani a mezőgazdaság állapotával. Amott nagyolvasztókat helyeznek üzembe, új kombinátokat építenek, pályákat villamosítanak, a technika, a találmányok új munkamódszerek csodáit művelik. Itt pedig a széles nagy tér mintha fojtogatná az embert. Nincs elég gépezet, alkatrész, energia, szerszám, a mezőket benőtte a gaz, sok mindent elrontottak, nem győzték erővel... És mégis ugyanazok a hatalmas erők, amelyek kifejlesztették és előrevitték iparunkat, elkerülhetetlenül utat törnek maguknak Dél-Ural mezőgazdaságában is. Ugyanazok a törvényszerűségek, amelyek a nehéziparban uralkodnak, tért hódítanak a mezőgazdaságban is. A kapcsolat közvetlen és arányos — csak meg kell látni, észre kell venni az első, még gyenge, de máris feltörő igazi hajtásokat.

Mindenki tudja, milyen súlyos háborús viszonyok és végső nekifeszülés vezette az urali gyárak munkásait az észszerűsítéshez, a találmányi mozgalomhoz, a műszaki kultúra fejlesztéséhez. Ugyancsak a nehezebb viszonyok és a végső erőfeszítés szükségessége hajtotta előre az urali kolhozokat, a mezőgazdaságot az agrotechnikai kultúra intenzívebb fejlesztésére. Táplálni kellett a területet, táplálni kellett a régi és az áttelepített új gyárakban foglalkoztatott, megszaporodott munkáshadsereget, a helybeli munkásokat és az ide költözött újakat. Táplálni kellett őket, bár kevesebb lett a munkáskezek száma a kolhozokban, csökkent a vontatóerő, nem volt elég ember és anyag a javítások elvégzésére, — lehetetlen volt más vidékről főzelékfélét idehozni. A terület új feladata, hogy ellássa önmagát és az ideköltözött munkástömegeket, arra kényszerítette a cseljabinszkieket, hogy mélyebben, mint máskor, elgondolkozzanak a kerület gazdasági „profilján", elgondolkozzanak azon, hogyan lehetne helyben megszervezni a főzelékfélék termesztését. A terület gazdasága gyorsan átalakult. Régebben a 34 cseljabinszki kerület közül csak 7 volt városkörnyéki, vagyis a város ellátására dolgozó kerület és ezek is viszonylag rövid idő óta, 1937 óta, amióta Magnyitogorszk nagymennyiségű zöldségfélét követelt. 1944-től kezdve már 22 kerület dolgozott a város ellátására és lett — „városkörnyéki".

Városkörnyéki kerületnek lenni valamely gyenge mezőgazdasági kerület számára azt jelenti: a fejszét a fejsze fokával beverni, egyik nehézséget másik, még nagyobb nehézséggel legyőzni. Az ipari központot ellátó városkörnyéki kerületnek nemcsak gabonatermő kerületnek kell lenni, hanem főzelékfélét, burgonyát, húst, tejtermékeket és gyümölcsöt termelő kerületnek is.

Nekünk, városi embereknek, bizonyos kényszerű egyszerűsödés, a földhöz való kényszerű közeledés volt az, amikor a háború alatt a burgonya bevonult magánéletünkbe, ásóval és kapával szerelt fel bennünket. De amikor a burgonya és a főzelékfélék bevonultak a kolhozgazdaságba, ez a gabonatermő kolhozok számára bonyolult és fokozott mezőgazdasági technikát jelent. A konyhakertészeti gazdaság sokkal több munkát követel, mint a szántógazdálkodás. Elkerülhetetlenül több műszaki felszerelést, gépesítést kíván, mesterséges öntözést, villamosenergiát követel, tehát gondoskodást a vetésforgóról, a fűvetésről, a magtermesztésről. A kolhozoknak azonban előnyös ez a „fejszefok", amellyel a fejszét beverik. Új távlatokat nyit előttük, az árutermelés fejlődését, emeli jólétüket, erősíti őket. Ez az oka annak, hogy a délurali kolhozok a legnehezebb viszonyok között, amikor nem volt elég munkáskéz, nem volt elég gép, növelték nehézségeiket, könnyebb munkáról nehezebbre tértek át, gazdaságukat tökéletesíteni kezdték és megindultak felfelé. A gyárból villamosvezeték vitt a faluba; néhány kerületben mesterséges öntözést vezettek be, az agronómusok komolyan hozzáfogtak a föld „berendezéséhez"; a földeken karók tűntek fel: azt jelezték, melyik föld kerül tavaszi vetés alá, melyik lesz ugar, melyiken fognak füvet vetni... Mióta beszélünk már vetésforgóról, de itt az Uralban csak a Honvédő Háború feszült évei után valósult meg igazán!

A háború első éveiben még csak gyenge hajtások voltak. De bármily gyengék voltak is ezek a hajtások az általános nehéz helyzetben, mégis ők vezettek, utánuk igazodott a munka, szerintük mérték és értékelték a dolgokat, mert ők voltak mezőgazdaságunknak, e gazdaság jövendő irányzatának kifejezői. És helyesen jártak el a cseljabinszkiek, mikor 1945 őszén, a termésért vívandó harc előkészületeiben éppen ezekhez az élenjáró, utat mutató kezdetekhez igazodtak, nem törődve e kezdetek látszólagos gyengeségével és kis számával.

2. Értekezleten

A területi bizottság nagy termében folyik a területi pártbizottság meghívottakkal kibővített értekezlete. Itt ülnek egymás mellett mindazok, akiknek az új termést kell kiverekedniük, betakarítaniuk és a betakarítást előmozdítaniuk: a kerületi bizottságok titkárai, a legjobb kolhozelnökök, a gép- és traktorállomások és állami gazdaságok igazgatói, a gyári pártszervezők. Már csak néhány nap van hátra a betakarításig. Odakint borús az ég: néhány hete szüntelenül szakad az eső. Az utak feláztak, járhatatlanok. Az eső akadályozza a szénakaszálást, veszélyt jelent a burgonya és főzelékfélék számára, késlelteti a gabona beérését. Bizonyára egy hajóskapitány sem futkos annyit a barométerhez és az „időirodához", mint ezek az emberek, akik ebben a teremben összegyűltek. És mégis, alighogy valaki bizonytalan hangon az esőre hivatkozott, a teremben pisszegés hangzik. A felszólaló sértődötten vág vissza:

— Akárhogy vesszük, mégis csak így van. Szakad az eső, mintha dézsából öntenék, eredj hát, próbálj kaszálni!

— Azért is lekaszálom! — felel egy kérlelhetetlen mély hang.

Érezhető, hogy ezek az emberek megedződtek e nehézségekkel vívott harcban, megszokták, hogy legyőzzék a nehézségeket. A terület első titkárának beszámolója kíméletlen; úgy hangzik, mintha válasz lenne az emberek megnövekedett önbecsülésére és arra a kívánságukra, hogy szembenézzenek az igazsággal. Mérsékelten, csendesen folyik 3 órán át a titkár beszéde, feltárja a helyzetet úgy, ahogy van. Nem mellőz egyetlenegy gyengeséget, egyetlenegy hibát sem. Az általános helyzet nehéz. Mégis, vagy talán éppen ezért mindenki úgy fogadja a beszédet, úgy rögződik meg emlékezetükben, mint az optimizmus csúcspontja. Még a bírálat módszere is optimizmusával ragadja meg az embert. A szónok ahelyett, hogy a legrosszabb kerületet ostorozná, még csak említést sem tesz róla, hanem váratlanul egy közepes, átlagosan dolgozó kerületet vesz tűz alá.

Ennek a kerületnek a titkára közepesen jót mutató számainak táblázataival takaródzva eddig oly nyugodtan ült, mint iskolában az osztályban ülnek a kisdiákok a „hármas" osztályzat védelme alatt és személyes biztonság érzésével hallgatta a beszédet. A váratlan támadástól meglepve, most önkéntelenül is még-

mozdult. És a titkár nyaka egyszerre bíborvörössé lett, verejték verte ki a halántékát. Ez a kritika, amely nem a terület legrosszabb, leggyengébb része ellen irányult, hanem a területi á t l a g ellen, egyszeriben kezünkbe adja a kulcsot a tennivalókhoz és magas követelményeket fűz elénk. Az emberek rádöbbennek, hogy a közepes kerület hibái megbocsáthatatlan hibák, mert a kerület nagy lehetőségekkel rendelkezik e hibák legyőzésére, nagy lehetőségei vannak arra, hogy e hibák megszűnjenek, hogy ne alkudjon meg ezekkel a hibákkal. Szemünkkel keressük az ilyen kerületek funkcionáriusait, lelkükbe szeretnénk nézni, megvizsgálni tüzetesen. Szemünk találkozik valakinek nyugtalan tekintetével, és azon gondolkozunk, vajjon mi megy végbe a leggyengébb lelkében, amikor azt hallja, hogyan bírálják a közepest? Nem suhan-e át agyán a pajkos gondolat: „Mi lenne, ha fognám magamat és magam mögött hagynám ezt a megtépázott átlagos kerületet?" Hiszen nem véletlen, hogy később a vita során Sipatnyikov, a Kizilszkij kerület pártbizottságának titkára elismerte: kerületében a régebben „elmaradt kolhozok" ebben az évben elől haladnak, Balandin pedig, a Csebarkulszkij-kerület pártbizottságának titkára még világosabban fogalmazta meg: „ebben az évben éppen azok a kolhozok lettek élenjárók, amelyek a legelmaradottabbak voltak a multban..." A rosszak átugrották a közepeseket és a legjobbak közé kerültek!

Csodálatos föld ez a Dél-Urall Olyan, mint a krónikáskönyv, címek szerint olvashatjuk. Falvak, urali, ősorosz falvak és micsoda nevük van! A Cseljabinszk-területen van: Páris, Leipzig, Berlin, Tarutino, Balkán, Harkov, Poltava, Borogyino, Port-Artúr, Csernyigov, Varsó... Vannak egyéb furcsaságok is: itt van például egy kerületi központ, nagy kerület székhelye, és olyan neve van, hogy kitörik az ember nyelve, míg kimondja: Fersampenauaz. Honnan, hogyan került ide? Milyen módon került ide a Cseljabinszk-területre ez az elnevezés, amely, ha franciáról lefordítjuk, az Uaz-folyó medencéjét, mezőt és vasat jelent. Még jó is, hogy nem változtatták meg ezeket a furcsa elnevezéseket, nem törölték őket a térképről és a föld színéről, mert sok mindenre emlékeztetik az embert. Háborúk folytak, amelyekben az orosz csapatok halhatatlan hőstetteket vittek végbe, idegen városokat vettek be idegen földön és az elfoglalt városok neve hozzáragadt az ezredek zászlajához, az ezred nevéhez. Ellenség járt hazánk földjén és kiverték. Vereségek is voltak,

amelyekből az orosz nép tanult és megtanulta, hogy éberebben ügyeljen, honnan fenyegeti veszély. És az egykori dicső hadjáratok harcosainak, tiszteknek, kozákoknak zsíros, termékeny földeket adtak a gazdag, félreeső Uralban, távoli országban, ahol csak felhők jártak az égen, meg róka a fűben. A birtokosok az emlékezetükben megragadt névvel nevezték el földjüket. Így születtek itt Párisok és Berlinek, így keletkezett — a vereségre való emlékeztetőül — Port-Artúr. Jöttek ide telepesek sűrűn lakott orosz tartományokból, a szegény, munkaszerető Bjelorussziából, ahol oly nehéz a földet megmunkálni, sok a homok és a mocsár. Jöttek száműzött lengyelek, ukrán parasztok 1905 után, magukkal hozták örök szerelmüket, a fehérre mázolt kunyhó, a padlóra és a padkára szórt illatos füvek, a varrottas törülközők iránt. Így születtek itt Minszkek és Csernyigovok, Varsók és Harkovok... De nemcsak nevek születtek. Az emberek keserves munkával felszántották a szűz földet és a kozákok, katonák, telepesek, forradalmárok ivadékai gabonatermelő parasztok lettek, unokáik pedig az Ural törzsökös lakosságával együtt azt a nagyszerű öntvényt adták, azokat a pompás szovjet embereket, akiket ma urali embereknek nevezünk.

Ennek az öntvénynek hamisítatlan, vér a vérből, hús a húsból való emberei ülnek itt, ezen az értekezleten. Egymásután lépnek a szószékre a kerületek vezetői: a csebarkuli Balangyin, hirtelenszőke, feszes tartású, tipikus urali ember. A bjelorussz Rakov, a Miasszkij kerület pártbizottságának titkára, valóságos óriás, — válla rőfnyi széles — szép leányos az arca, kék szemének tekintete szelíd, jóságos. Alekszandrov, a Nyazepetrovszkij kerület rámenős, makacs titkára. Hajfürtje merészen a homlokába lóg, ajkát beszéd közben szónok módjára összeszorítja, — mindez elárulja a komszomolistát. Nazmutdinov, vesződséges kerületnek, Poltavkának a titkára, megfontoltan lassú ember; arca sötét, kerek, szeme ferdemetszésű. Képviselve van Cseszma is, a híres-neves Cseszma; a Cseszmenszkij-kerület pártbizottságának titkára kemény, bronzszínűre barnult ember, széles vállára szorosan feszülő orosz ingében olyan, mintha ércből öntötték volna. A múlt esztendőben kerületét a legutolsó helyről az első sorba vitte előre... Az előadó szigorú szemlét tart és ők is, valamennyien ugyanolyan szigorral tartanak szemlét gazdaságuk — az üzemanyag, a munkaerő, a gépezetek fölött.

Üzemanyag dolgában Ural nehéz helyzetben van. A legnagyobb baj mégis az, hogy gyenge a szervezés Az időjárás itt szeszélyes, a vetés és behordás ideje ingadozik. Az idén például a hideg időjárás miatt két héttel később kellett vetni, mint szoktak, azután meg hosszú esőzés következett, később került sor a szénakaszálásra. Így aztán ősz felé az egyik munka a másikra torlódott. Ilyen szeszélyes időjárási viszonyok között mindig készenlétben kell tartani üzemanyagtartalékot, idejében elő is kell készíteni. Ez pedig nem valami könnyű dolog, mert sem a Glavnyevtesznab, sem pedig a gép- és traktorállomások igazgatói nem veszik elég komolyan ezt a kérdést. A terület panaszkodik a Glavnyevtesznabra: rendszeresen késik, nem küld eleget, vesztegelni, várni kell miatta. A Glavnyevtesznab megbízottja számsorokkal védekezik: annyi olajat adtak, amennyit kellett. A jelenlevők közül valaki odakiáltja: igen, de mikor adták? Régi közmondás: „drága a tojás húsvétkor". Amikor itt üzemanyag kellett, nem volt üzemanyag. Csak akkor szállították, amikor már elmúlt a határidő. Kiderült azonban, hogy a határidő elmulasztásában, az olaj leszállításának vak — vagyis a határidővel nem törődő — teljesítésében nemcsak a Glavnyevtesznab megbízottja a hibás. Nem csupán az a baj, hogy az olaj későn érkezett. A területi végrehajtó bizottságban nem volt pontos, számszerű nyilvántartás arról, mikor és mennyi olajra van szükség idény és fogyasztási hely szerint. Nincsenek megfelelő számok sem a területi mezőgazdasági osztályon, sem az Állami Tervhivatal megbízottjánál. Másodszor: a gép- és traktorállomások igazgatói sem ártatlanok. A munkálatok végén, amikor összeszámolják az üzemanyag munkáját, némelyik igazgató kísértésbe jut, hogy üzemanyagtartalékot mutasson fel. A következőképpen gondolkodik: „a munka véget ért, az új idényben a nyilvántartás is új lesz"; az üzemanyagmegtakarításért dícséretet kapok, ez pedig jó dolog... Az igazgató „ártatlan képpel" nem létező maradványt mutat ki jelentésében, bár az üzemanyagból csak piszkos sűrűség maradt a hordó fenekén. Ez a dícséretlhajhászás viszont az ellátásra hivatott szervezeteket is csalóka számításra ösztönzi. Ezeken a helyeken a következőképpen gondolkoznak: megtakarítást ért el — derék ember, tehát lesz kitartása, ha valami akadály történik.

Az 1946-os tanulság nem múlt el nyom nélkül a Cseljabinszk területen. Háború esetére minden katonánál van úgynevezett

„sérthetetlen tartalék". A termésért folyó harcban minden délurali gép- és traktorállomásnak kell ilyen sérthetetlen tartalékkal bírnia.

Gépek dolgában sem jobb a helyzet. Ezen a fémben bővelkedő és gyárakkal telehintett területen nincs a konyhakertészeknek elég vágókésük, hiányzik a legegyszerűbb szerszám, a kapa és a gereblye. Nincs elegendő pótalkatrész a traktoroknak. „A csillagkerekek kapcsolóagya törékeny, az első surlódásnál szethull", — mondja az egyik szónok. „Az aratógépnek elkopott a futókereke, honnan szerezzen az ember futókereket? Így aztán száz meg száz aratógép vesztegel!" — panaszkodik a másik. „Nem tartósak a burgonyaosztályozó gépek: rosszakat küldenek. Egy fél kilométerig sem tart", — állítja tárgyilagosan a harmadik. A felszólalók a felszerelés hiányosságáról és gyenge minőségéről panaszkodnak. Nincs nedvességmérő a begyüjtőhelyeken: hogyan állapítsák meg hát a gabona nedvességét a beszolgáltatáskor? Olyan fontos dolgot, mint a könyöktengely, sem lehet találni. A legnagyobb baj pedig az, hogy a kombájnok számára nincsenek pótalkatrészek, nincs vágókészülék tartalékban, nincs megfelelő gall-lánc; pótalkatrész helyett gyakran félgyártmányokat küldenek, aztán maga kínlódjon az ember az elkészítésükkel...

Éppen az értekezlet idején nyílt meg Cseljabinszkban a tömegcikkek kiállítása, helyesebben, azoknak a cikkeknek a kiállítása, amelyek a lakosság mindennapi szükségletének kielégítésére szolgálnak. Keresztül-kasul bejártuk a kiállítást; mezőgazdasági gépeket kerestünk. Összegyűltek az iskola mind a négy emeletén, a tágas termekben a gyári műhelyek és munkásellátási osztályok, kis termelőszövetkezetek s nagy üzemtelepek, egyes városok és gyárak, könnyűipari szervezetek és különleges kereskedelmi szervezetek. A műpálmák, hervadt virágcsokrok, szőnyeggel terített kerek asztalkák között, minden szervezet kiállította, amije volt. Pompás karton, bőr-, vagy bársonykötésű albumok hevertek az asztalkákon a látogatók számára, hogy feljegyezzék véleményüket a látottakról.

Csillog a nagy magnyitogorszki ágyak ruganyos acélhálója. A falakon szép krómacél kések és villák függnek: a zlatouszti gyár készítményei. Fehér és vörös, tompafényű szekrényekben törhetetlen, pehelykönnyű szerves anyagból készült üvegtárgyak: pálinkáspoharak és csészék, cigarettatárcák és tollszárak, író-

asztalkészletek és hamutartók vannak kiállítva; különös áramvonalas formájukban is megtartottak valami szégyenkező szögletességet. A lakkfestékek gyára jó minőségű nitrolakkokat, színes lakkmintákat állított ki. Ismét Zlatouszt: acélfoglalatú nagy, kerek órák ketyegnek. Lendületes mozdulatú alakok fekete világa: lovag, szarvasok, katonák, vadászok, a vaddisznó előrevetett patái, lehajtott agyara, a tankágyú hosszú csövének gyors fordulata — fejeződik ki a Kaszli-i öntvényekben. Régi és nagyrabecsült művészet. Különös látvány: mennyi mozgás és elevenség van a nehéz öntöttvasban és mennyi mozdulatlanság a könnyű, törhetetlen üvegben. Ezek a kiállítási tárgyak mind helybeliek, uraliak, jórészt már hosszú időre nyúló hagyományuk van, vagy pedig csak nemrég, nehéz viszonyok között, a háború alatt sajátították el készítésüket.

De hol van, hol a legszükségesebb, az a fegyverzet, amely a mezőkön vívandó új békés harcokhoz kell, hol vannak a mezőgazdasági szerszámok és eszközök? Az óriási kiállítási helyiségben, a négy emeleten magánosan szomorkodik valahol a kézikapa hosszú nyele, ügyetlenül készített gereblye foga, kocsikerék és öntözőkanna. A hatalmas gyár, az urali traktor atyja, csak farkascsapdákat állított ki.

A kiállítási tárgyak cimkéire írt számok elmondják, amit terveztek és amit valóban el is készítettek: nem nagyon megnyugtató számok, az eredmény messze elmarad a tervtől. Pedig már ősz van, megindult a kiválasztásos kaszálás, nemsokára megkezdődik az igazi csata a kenyérért.

A művészet halhatatlan varázsbotjával fokozta a csata előtti nagy perceket, amikor a katonák fegyverüket tisztítják és vizsgálják. A „Poltava", „Borogyino", a „Háború és béke", a Tarasz Bulyba", a „Kapitány lánya" megőrizte számunkra ezeket a perceket, amelyeket éjjeli tábortűz ragyog be, tele vannak paripák nyerítésével, a perceket, amikor a várfalra állított ágyút vizsgálják és a görbe kozákkardot fenik...

A háború véget ért, eloszlott a lőporfüst a harcmezőn, eltemették a hullákat, — és egy szempillantásra megállt az idő, mintha lassabban járna, mintha szintén pihenne a háború után. Itt, ezen a tájon, ahol annyi a vas és kohó, itt született meg a kifejezés: „áttérés a békés vágányokra". Mintha a szárnyaló orosz nyelv itt szárnyaszegett lett volna. Nem használtak metaforát, sem valami képes kifejezést, hanem négy közönséges,

mindennapi szót, e szavaknak szószerinti értelmében a gyár páncélt, katonai tárgyakat készített, most pedig ismét békés idők termelésére, „sínekre, vágányok"-ra tér át. Éppígy lehetett volna mondani, hogy „tetőfedőbádogra tér át". Csak az idő, a művészet nagy segítőtársa adott e szavak szószerinti értelmének képes értelmet és a gyári jelentésből művészi kifejezés forma lett.

Mikor a területi bizottság értekezletéről az emberek kimentek és megtekintették „saját technikájukat", akaratlanul is a következőket gondoltuk: elévült ez a kifejezés, társadalmunkban nincsenek „békés vágányok". Az egyik csatát a másik váltja fel, egyik fegyverzetet a másik. El kell ismerni: nehéz az áttérés a háborúsról a békés termelésre. A termelés alapjának, a fémkohászatnak újabb fordulatot kell tennie: árufémet kell gyártania. Ennek a nyomán a békés tárgyak bonyolult változatossága vonul be a műhelyekbe. De békés tárgyak nincsenek! A gyárigazgatóknak, a műhelyfőnököknek, a különféle kézműves termelő szövetkezetek tagjainak a harcterek levegőjét kell magukba szívniuk, az új front levegőjét, látniok kell a tábortüzek fényét, érezniök kell, mi érdekli a szovjet embert, miért harcol a szovjet ember most a frontokon. Erre van szükség, hogy a háború alatt megnövekedett igényességüket, jó minőség iránti érzéküket átvigyék a mezőgazdasági gépek termelésére is. Itt nemcsak technológiai, hanem nagy lélektani fordulatra is van szükség. Az értekezleten már világosan érezhető volt a minőség hangsúlyozása; ennek a bizonyos lélektani fordulatnak a követelése.

3. Gyár és kolhoz

A vidék szépségét csak akkor élvezhetjük igazán, ha Csebarkul állomáson leszállunk a vonatról és sorba körüljárjuk a környék tavait.

Itt van mindjárt az ólomszürke, mocsaras partú Csebarkultó. Sűrű erdőben húzódik meg az átlátszó vizű és nagyszerű fürdéssel kecsegtető Jelovoje-tó. Valamivel odébb világos, lombos ligetben terül el a nefelejtskék színű kis Terejkul, amelyet halakon és madarakon kívül még senki sem vett birtokába. Még tovább, a nyájban szorongó bárányok hátához hasonló, bodros, fenyődombos kerek halmok között csillog a nyugodt szépségű

Tabankul, partján tompafényű villamoslámpák hálózata és a tó vizében tükröződő pompás szanatóriumi épület fehér falai...

Talán már elég is volna a szépségből, de nem ér véget. Ha megkerüljük a szanatóriumot és felkapaszkodunk a mögötte emelkedő meredek hegyre, újabb tó, mégpedig a legszebb — a Kiszegacs-tó partján vagyunk. Amikor a Tabankul felett felkél a nap, tekintetünkkel innen követhetjük a nap útját, a naplementéig. Köröskörül, mint a finn tavak vidékén, mohos sziklák, gránittömbök, vadmálna- és borókacsalitok. A Kiszegacs körvonalai kígyózva haladnak. A tó színe leírhatatlan. Alkonyatkor olyan, mint az izzó, még forrásban lévő olvasztott arany, majd lassan zöldes színt ölt.

Ezen a helyen, a szépségnek ebben a tobzódásában jött létre a háború alatt a magasfokú műszaki felszereléssel berendezett kohászati gyár. A gyár története tipikus és most nem is térünk ki rá. Sokszor olvastunk a hősies háborús regényről, amikor az erdők közepette lerakták a gépeket és három hét múlva már álltak a műhelyek, újabb két-három hónap múlva pedig a műhelyekből szakadatlan áradatban özönlöttek a honvédelem számára szükséges gyártmányok. De még nem olvastunk és nem gondolkoztunk egy másik tényről: arról, milyen hatással volt a gyár megjelenése ezen a falusi vidéken a kerület mezőgazdaságára; még nem hallottunk arról, hogyan fértek meg egymás mellett ebben a távoli urali zugban, a háború alatt a gyár és a kolhoz.

A történet szervesen összefüggő. Az emberek és a jelenségek a megszokotthoz és a már kipróbálthoz tapadnak. Seholsem találkozunk viszont nagy mértékben, mint az Uralban, olyan közeli szomszédságban ilyen hatalmas ellentétekkel: nagy ipari vállalattal és istenhátamögötti zuggal, erdei vadonnal. Délen és északon hozzászoktunk, hogy a nagy városok peremén gyári kémények füstölnek és az iparról táplált felfogásunk mindig valamely hatalmas ipari központ elképzelésével kapcsolatos, — itt a hegyek és a gyár, a falu és a gyár, az erdőség és a gyár, a mezők és a gyár egymás mellett már nagyon régi jelenségek, a legmegszokottabb tájkép.

Mit jelentett az urali gyár a forradalom előtt az urali falu számára? Jól tudjuk, milyen volt ez a falu Október előtt: hihetetlenül elmaradott, sötét, a jobbágyrendszer csökevényei terhelték mindennapi életében nyomorúságos, kezdetleges, kizárólag csak búzatermesztő gazdasággal; a veteményeskerti növényt nem is

ismerték. A falu elmaradottságának fokát az urali gyárhoz való viszonya határozta meg. Az urali paraszt még alig félszázaddal ezelőtt féljobbágy, „gyári paraszt" volt: télen a műhelyekben dolgozott, nyáron pedig kiment a mezőre, látogatóba, hogy learassa és behordja a gabonát. Sohasem szentelhette magát egészen a földnek, de el sem szakadhatott tőle, hogy egészen a gyáré legyen. A régi kapitalista tulajdonos számára, aki a földnek meg a gyárnak egyaránt gazdája volt, előnyös volt a parasztot a földhöz bilincselni, mert ezzel olcsó munkaerőre tett szert. Így az urali gyár és az urali falu egymást fékezték: a gyár akadályozta a belterjes mezőgazdaság kifejlődését, a falu pedig akadályozta az élenjáró technika és észszerűsítés bevezetését a gyárban...

És most, a háború alatt, ugyanebben az Uralban és ugyanezekben a kapcsolatokban, a falu és gyár szomszédos viszonyában megrázó világossággal és erővel tárult fel előttünk a két társadalmi rendszer, a szovjet társadalom és a régi társadalom közötti óriás különbség. Szemünk előtt megy végbe a folyamat: hogyan válik mezőgazdasági kerületben a gyár keletkezése és fejlődése egyúttal az adott kerület mezőgazdaságának megszilárdulási és fejlődési folyamatává.

A csebarkuli gyár ragyogó példát szolgáltat erre. Amikor a gyár ideköltözött, erre az erdei tisztásra, a munkások létszáma mindössze 12%-a volt a szükséges létszámnak. A környéken pedig — a háború következtében — kevés volt az ember. A kerületi piacon magasra szöktek az árak, ingadozók voltak a terméseredmények, kevés a vontatóerő és a technika. Mindennek következtében a gabonabeszolgáltatási kötelezettséget is gyengén teljesítették Miféle kölcsönös segítségről lehet itt szó? — kérdezhetné az ember.

De éppen ebből a „nincs"-ből indult ki a gyár és a kolhoz nehézségeinek sajátos megoldása.

A gyár kérésére a területi végrehajtóbizottság munkatartalékosztálya két iskolát nyitott a gyár területén és ez a két iskola mágnessé lett a parasztgyermekek számára. Az elméletet az iskolai osztályokban, a gyakorlatot pedig a műhelyekben tanulták meg. Ezek a gyerekek fokozatosan a gyár igazi állandó munkásaivá, aranyalapjává váltak, kiváló marósok, esztergályosok, lakatosok lettek belőlük.

A falu azonban ősszel és tavasszal, a nagy munkák idején segítségre szorult: nem volt elég embere. Így a háború alatt az

Uralban is szinte íratlan törvénnyé vált, hogy a vetési és behordási munkálatokra meghatározott számú munkást mozgósítottak a gyárból a faluba. A csebarkuli gyár, más gyárakhoz hasonlóan, évről-évre küldött munkásokat a kerület segítségére. Ezeket a munkásokat azok közül a parasztgyermekek közül küldték, akik a faluból jöttek a gyárba.

De az emberek megváltoztak. A munkatartalékok iskolái, amikor a falvakban toboroztak fiúkat, bevett szokás szerint minden egyes falusi legényt egy embernek számítottak. Ugyanezek a legények, mire visszatértek a faluba, olyan emberekké fejlődtek, hogy mindegyiküket tízszeresnek lehetett volna számítani. Csaknem írástudatlan parasztgyerekek voltak, amikor elmentek; falusi munkájukat inkább csak ösztönszerűen és az öregeket utánozva végezték. Mire visszatértek, már mindannyian képzett gépészek, lakatosok, motorkezelők voltak, tudtak kombájnt vezetni és a kombájnt szükség esetén ki is javították: a náluknál idősebb kolhozparasztok tanítói lettek. De nem felejtették el a paraszti munkát sem, amelyet még gyermekkorukban, csak félig tudatosan sajátítottak el, hanem az újszerű értelmet nyert és egészen új módon vált érdekessé és kellemessé számukra. A műhelyekben töltött hosszú tél után jól esett kinyújtózkodni, fellélekzeni a friss levegőn, szülőfalujuk földjén, a fodormenta és a lóhere mézes illatától körüllengve... Ilyen módon oldódott meg lassan fokozatosan a káderkérdés a gyárban és a falun.

Sajátos módon oldotta meg a gyár az élelmezés kérdését is. Mikor idetelepedett, a piaci árak nagyon magasak voltak. Ekkor a gyár házilag nagyobbszabású kisegítő gazdaságot szervezett magának, a munkások pedig egyéni veteményeskerteket rendeztek be, közel kétszáz tehenet szereztek. Nem volt már szükségük arra, hogy a piacon vásároljanak be, a gyárnak magának is voltak már fölöslegei, amelyeket olcsó áron szállított a piacra. Ez viszont nyomban kihatott a piaci árakra és azok esni kezdtek. Így szabályozta a gyár észszerű gyakorlata a kerületi piacot és teljesen felszámolta az élelmiszer-spekulációt. És ezt megtetézte a technika eredményeivel! A háború alatt a gyár — bár szinte teljesen elborította a maga munkája, az állami megrendelések — mégis módját ejtette, hogy tízezrével bocsásson ki kiváló minőségű pótalkatrészeket a mezőgazdaság számára.

A gyár azonban nemcsak gépeket adott kerületének, hanem energiát is. A Cseljabinszk-területen még nemrég sok olyan

kerületi központ volt, ahol petróleumlámpával világítottak. De csak utazzunk most Csebarkul környékére! Ha elhagyjuk az utolsó falusi ház kerítését, egyszeriben a szabad természet ölén vagyunk; de már nemcsak az út mentén kaszált szénát látjuk, nemcsak a széles búzamezők száraz sztyeppei füvek könnyű keserny és arómájával telített szele fogad bennünket, hanem óriási krumpliföldek is, ibolyaszín virágú „lorch", sárgavirágú „epikur", továbbá ezüstösen fénylő káposztaföldek. Ha lehajlunk, mindenütt árkot látunk a földek mellett. Valamivel odébb, a patak partján büszkén mutatják a szivattyút, a parton pedig a villamoskapcsoló oszlopát. Villamosberendezés mesterséges öntözés céljára. Ki tanította a falut ennek a használatára, ki adott áramot, ki hozott motort, kapcsolóállomást? A gyár.

A területen már meglehetős sok ilyen berendezés van. 1945-ben még alig volt, és ami volt, csak egy csöpp volt a tengerben. Ezek a csöppek azonban értékes, élesztő csöppek voltak, amelyekből a föld kultúrája fakadt. A villamosvezetékek faoszlopai járni tudnak és darulábaikon messzire eljutnak.* Már messze futottak a gyártól — erdőn, vasúti töltésen keresztül eljutottak a vasutas gyermekszanatóriumba; ott már vízvezeték és csatornázás van.

A gyárak és építkezések egész sora vállalt védnökséget, patronátust, a gép- és traktorállomások fölött. A gyár és a délurali mezőgazdaság között a háború alatt kialakult új viszony jellemvonásai érdekesek, örvendetesek és számosak, a gyárak gépeket és pótalkatrészeket adnak a mezőgazdaságnak, minden évben embereket küldenek segítségül a szántáshoz és betakarításhoz, műszaki kultúrát, gépesítést visznek a faluba; gyakorlati segítséggel védnökösködnek a gép- és traktorállomások fölött.

Viszonzásul a falu is segít ott, ahol kell, emberekkel és vontatóerővel. A föld meleg párájával, illatos tavaszi virágokkal, a frissen kaszált széna szagával, az égő szalma keserny s füstjével, az egész falusi természet összehasonlíthatatlan gyönyörűségével veszi körül a gyárat. Felébreszti a gyár embereiben a feledésbe ment vágyat, hogy ásót ragadjanak, nekivessék vállukat, kaszát lendítsenek — hogy saját gyümölcsöst, konyhakertet teremtsenek és a gyári műhely fülledt levegője után megpihenjenek a tiszta levegőn, az egészséges mezei munkában. Ez egé-

* Ezt az irodalmi riportot 1945 őszén írta a szerző. Két év múltán, 1947-ben, a Szverdlovszk-terület, utána pedig a Cseljabinszk-terület falvaiban már villanytelepek szolgáltattak áramot. — (A ford.)

szen egyszerűnek látszik, de ha elgondolkozunk rajta, akkor azt látjuk, hogy csírájában ez is a szovjet gazdálkodás egyenes és szilárd irányzatát, a város és falu közötti különbség megszűnését mutatja.

Könnyű huzat leng át a szobán. Magastermetű ember lépett a küszöbre, alakja betöltötte az egész ajtóközt. Az ablakon besugárzó fény megvilágította fiatalos arcát: kissé hajlott orr, széles homlok fölött, kékesen fekete haj, sápadt arcszín, olyan fehér sápadtság, amely a vesebetegek sajátossága és váratlanul — szárnyaló, futó nevetés, amely alig érinti az ajkat, nem is nevetés, hanem jóságos ukrajnai mosoly. Így maradt meg emlékezetemben Pjotr Jefremovics, a csebarkuli gyár szerény és derék igazgatójának arcképe.

4. Miasszból Cseszmába

Ugrásra készülő zöld szöcskéhez hasonló kis autónk szilaj nekiiramodással a város por- és kőtömkelegéből puha, zöld útra repített bennünket.

A természet felülmúlhatatlan bájjal fogadott. A szél kábító illatok hullámait hajtja felénk. Az üröm kesernyés aromájával kevert szamócaízt érzünk nyelvünkön. A szanaszét fehérlő réti lóhere zsenge virágairól, a bolyhos kecskeszakállról fáradhatatlanul röpdösnek a méztől elnehezült méhek, állhatatos zümmögéssel bukfencezve a levegőben.

Minden fordulatnál a természet újabb ötlete: találkozás göndörödő törpe meggyfával borított hegységgel; az erdő fekete mélyébe merülünk, ahol a fenyő ágas-bogas lombja a földig ér; nekirugaszkodunk domboknak, amelyek mögött a láthatárig nyúlnak a széles völgyek, azután hirtelen hegyszakadék mélye tátong előttünk. Az autó bátran nekivág és átszeli a smaragdzöld, kristálytiszta vízű hegyipatakokat, majd megkerülve az aranyló, zöldelő csalitot, kék tó partján bukkan fel. A tó elhagyatottan ringatja apró hullámait, a habok csendesen csapkodják a partot, locsognak-fecsegnek, mint a parti fecske. A vízen tavirózsák lebegnek. Sehol egy lélek, sehol füst, sehol emberi lábnyom: az idő megállt. Ilyenről álmodunk fiatalságunkban. Úgy érezzük, nincs jobb dolog a világon, mint ez a kis gépkocsi, amely mindkét oldalán tárva-nyitva a szeleknek, nincs jobb dolog, mint ez a levegő,

amelyben fürdünk és ez a világ, amely összehasonlíthatatlan változatosságában száguld felénk. Nekimenni, elmerüini ebben az előretörésben — és soha vissza nem térni.

Így szeltük át néhány nap alatt az egész Cseljabinszk-területet, északról délre, a hegyes, erdős Miasszból kiindulva, ahol a veteményeskertek uralkodnak, Cseszma sztyeppés vidékére, ahol a gabona az úr. Végnélküli kacskaringókat rajzoltunk le, hogy minden kerületet, minden kolhozmezőt megtekinthessünk.

A Miasszkij-kerület központja — nemrég még Miassz városa volt. Most a nagy Kundravi falu a központ — félig halásztelepülés. Domboktól övezett, jól művelt völgyek ereszkednek alá minden oldalról a faluhoz. Előbb ólmos színű csíkot látunk a láthatáron, azután széles, nyugodt vízmedence tárul elénk és fölötte valami, ami a szélmalom fekete szárnyaihoz hasonlít. Evezős áll keskeny kajakban. Nagy lendületű körmozgásokat végez, majd az evező egyik, majd másik végével evez, mint a velencei gondolások. Az utca sáros, a part szélén haladunk kis kunyhók előtt, amelyeknek kerítésén halászhálók száradnak, fenekükkel felfelé fordított csónakok mellett. Gyerekek nadrágjukat magasra tűrve játszanak a vízben. Vízszag terjeng köröskörül, a folyóvíz különös szaga, amelyben cigányhal, kárász, apró lápi hal szaga vegyül, olyan szag, amely egyáltalán nem hasonlít a tenger sós, jódos illatára. Emelkedik az út. A kövezetlen főutcán van a kerületi bizottság emeletes háza. Szép dolgozószoba, levegős függöny az ablakokon. Az asztalokon az Uralban kedvelt Kaszli-i öntöttvas tárgyak és csiszolt jászpiszból készült írófelszerelés. Világítás azonban nincs: az ócska kis lámpából csöpög a petróleum az alatta levő tányérra.

A „Kundravi" név azelőtt valami sejtelmest, mesebelit jelentett. „Miassz"-nak van egy kis múzeuma, amelyben különféle kiállítási tárgyak között ülőhelyzetben ábrázolt, meztelen, ember nagyságú Krisztus rikító színekre mázolt faszobra fogadta a látogatót. Ez a szobor volt az úgynevezett „Kundravi isten", valamelyik helybeli falusi szobrász sajátos alkotása, amelyet az itteni papság egy paraszt udvarán fedezett fel, „megállapította" róla, hogy „nem emberkézzel alkotott szobor" és spekuláció céljára használta fel. A szobor most már csak kiállítási tárgy a múzeumban. Ezt tudtuk Kundravi falváról; valami erdei zugnak képzeltük, éppúgy, mint a kerzsenyeci erdőket, ahol szkiták tanyáztak és amelyeket Melnyikov-Pecsorszkij írt le. Most azonban, amióta

a kerület székhelyét idehelyezték, a tágas Kundravi falu ismert hely lett, ahová sokan utaznak, bár távolesik a vasúttól.

Nyikoláj Filippovics Rakov, a Miasszkij kerület pártbizottságának titkára magas, rőfösvállú ember, ugyanaz a lányosképű bjelorussz, akiről már fentebb írtam, beszállt kis autónkba, helyesebben a felhágóra állt, hogy bemutassa kerületét. Hatalmas alakja minden lökésnél és fordulatnál meghajolt. Nyugodt, kimért mozdulatokkal mutatott hol jobbra, hol balra. Mintha napfénytől beragyogott kertben robogtunk volna, úgy terültek el az út mentén jobbra és balra a lemenő nap sugaraitól bearanyozott krumpliföldek, káposzta- és paradicsomtáblák. A terület egyik legjobb veteményes vidékére, az „Október 10. évfordulója" kolhozba érkeztünk.

Harminchét évvel ezelőtt egy csoport belorusz telepes érkezett Szibériába. De nagyon zordnak találták a tájat és ezért később, már a szovjet időkben hírszerzőt küldtek Dél-Uralba. A hírszerző elment, megszerette ezt a völgyet, és 1927-ben itt már kolhoz alakult. Iszaakij Ivanovics Szinyakov, a hírszerző, a kolhoz örökös elnöke lett. „Ha mindenki úgy dolgozna itt, mint ezek, nem ismerném a gondot" — mondja Rakov, aki maga is a telepesek közül való.

Kis kocsink hangosan pöfögve állt meg az erős drótkerítés mellett. A kerítés mögött alacsony melegház üvegfalai csillognak. Tagbaszakadt, deresedő szakállú öreg ember jön elénk, fején dús fürtökben hullámzik a haj. Sápadt arcán izzadságcseppek csillognak. Hatalmas, hosszú karjával olyan, mintha ágas-bogas tölgyfa állna előttünk. Kirill Adamovics Lapának hívják, a veteményes gazdaságban a főzelékfélék brigádjának a vezetője. Tagadhatatlan, hogy Kirill Adamovics szívesen mutogatja kis birodalmát, már csak azért is, mert ritkán járnak errefelé látogatók. Széthajtja a veteményes táblákban a főzelékfélék sűrű szárait, mutogatja, hogyan kapálták és gyomlálták meg. A paradicsombokrocskák ferde rombuszokban, nyolc egymást keresztező vonalban sorakoznak, mint a vonalak az elemi iskolák tábláin. Ilyen a paradicsomültetés sajátos geometriája: a bokrokat nyolcszor lehet körüljárni a kultivátorral. Miközben a táblák között járunk, valaki mezítláb észrevétlenül hozzánk jött és megérintette karomat: „Gyere hozzánk, nézd meg a munkánkat!" Éltesebb belorusz parasztasszony volt, aki éppen most végzett a gyomlálással. Mögötte öregasszonyok brigádja üldögélt a föl-

dön, a kapákat egymásra rakták és pihenték a munka fáradalmát. Mindannyian az első telepesek közül valók. Megfelelő a koruk is. Ez a kolhoz virága, színe-java, az idősebb, már sokat tapasztalt nemzedék, amely a szűzföldet feltörte, két kezével porhanyóssá tette, minden rögét verejtékével öntözte. Az öregasszonyok mögött hatalmas, tisztára gyomlált krumpliültetvény terült el.

— Mondja csak, ki dolgozik legjobban a brigádban? — kérdezte egyikünk, ceruzával és notesszal a kezében. Az asszonyok összenéztek. Eleinte senki sem akart szólni. Azután előlépett az egyik a fiatalabbak közül, ujjával rámutatott a legöregebbre és így szólt: — „Hát akkor ezt írja fel, Pelageja Mihajlovna Berenkovát, mert ő a legjobb." Odanéztünk Pelageja Mihajlovnára. Napégette, széles, vörös arca olyan volt, mintha agyagból mintázták volna. Arcát ritkás, kendővel lekötött ősz haj övezte. Valóban ő volt-e a legjobb, vagy az ő sorsa volt a legnehezebb az életben? Mélyen megindult örömében, legyintett, nevetett és verejtékes, napégette arcán váratlanul könnycseppek gyöngysora gördült végig. Most már aztán sorba az egész brigádot kell megemlíteni. A brigádban dolgoznak: Fedora Kuprijanova Szinicina, a legfiatalabb, és Pelageja Mihajlovna Berenkova, a legöregebb. Közöttük pedig kor szerint következnek Anasztaszija Iljinicsna Dubrovina, Tatyána Pahomovna Lapina, Marja Anyiszimovna Antopova, Szofija Trofimovna Lapina, Marfa Kondratyevna Klemenkova, Krisztina Ahotovna Domarenko, Fedora Vasziljevna Lapa. A Lapák nemzetsége szemlátomást többségben van.

Barátkoztunk, kóstolgattuk a melegházból hozott sápadt rózsaszínű paradicsomot. Közben bealkonyodott, hirtelen besötétedett, mint ahogyan az Uralban szokott. Egyszerre hűvössé vált az idő, mint késő ősszel. Az éjtszaka eltompította az illatok erejét, élesebbé váltak és észrevehetőbbek lettek a hangok. Valamennyien együtt indultunk el a szaporán ugató kis kutya mellett éjtszakai szállásunkra.

Hány ilyen éjtszakai szállásunk volt már útközben! Éjtszakáztunk már a kerületi bizottság titkárainál — parasztházakban — ahol éppúgy, mint a kolhozokban, háztáji gazdálkodás folyik: tehén, zöldségeskert a sövény mögött.

A csebarkuli gyári vendégfogadóba vezettek bennünket éjtszakai szállásra. A fogadó tiszta kis házában, tiszta, rendes vaságyak és a tülabrosszal lefedett asztalon muskátlik fogadtak

bennünket. Így vándoroltunk egyik éjtszakai szállásról a másikra, a föld észrevétlenül váltakozva, egyre szaladt tőlünk jobbra és balra, északra hátráltak a hegyek, ritkultak az erdők, egyre szélesebb, elevenebb lett és kalászokkal dúsabban nyílt meg előttünk a mező.

Az utazás végén, már jóval délebbre, Cseszmába kerültünk. Nagy falu. Messze esik a vasúttól és az országúttól. Erdőtlen sztyeppén terül el, kertet is alig látunk. A klub épülete előtt a széles téren magányos oszlop nyúlik a magasba. Az oszlop körül gyermekek futkosnak, forognak, sivalkodnak. Ezek az oszlopok mintha az egész kerület jelképei lennének, oly sok itt a szabad terület, oly nagyok a távolságok, oly nagyokat kell lépni, haladni, hogy az ember felmérhesse ezt a széles térséget, amelyet még mindig nem vett teljesen birtokába.

Cseszma évről-évre adós maradt az államnak gabonával. Julij Markovics Frenkel, a mezőgazdasági politikai osztály volt dolgozója, csak nemrég lett a Cseszmenszkij-kerület pártbizottságának titkára. Frenkel kivezette Cseszmát az elmaradottságból a fejlődés széles útjára. Hogyan? Ezt a mezőkön kell megnézni.

Amikor az egész területet beutaztuk, mindenütt kis karókat láttunk — a vetésforgó nyomait. De Cseszmában ezeken a karókon kívül olyan karókat is láttunk, amelyekre kis táblákat erősítettek; rajtuk a következő feliratot olvashattuk: „Ezért a földért ez meg ez a brigádvezető felelős". A felelőtlen személytelenség, a gazdátlanság megszűnt a földeken. Mielőtt még megismerkedtünk az emberekkel, mielőtt még arcukba tekinthettünk, már olvastuk és emlékezetünkbe véstük a nevüket, a nevek mögött láttuk az emberi kéz munkáját, a földet, amelyet különböző módon és mértékben ápoltak, műveltek vagy elhanyagoltak.

„Én azt az elvet követem, hogy sohasem változtatom az embereket a kolhozban. Ha rosszul dolgozik, megjavítom, arra törekszem, hogy jóvá legyen. A jó munkás nem kallódik el, nem maradhat észrevétlenül és ezzel nagy eredményeket lehet elérni. Másodszor, itt vannak a gépek. A traktorparkot úgy ápolják nálunk, mint édes gyermeküket, óráról-órára vizsgálják és figyelik. Harmadszor pedig, a kolhozparasztok mindig kellő időben megkapják azt, ami jár nekik. Sohasem késlekedünk a kiosztással. Az emberek érzik, hogy könnyebb és jobb lett a sorsuk, vigyáznak erre, és nem akarják elveszíteni azt, amit már kivív-

tak." Így beszél Frenkel, miközben kerületének végnélküli földjeit beutazzuk.

Itt, Cseszmában néhány különálló házat is találunk, úgynevezett „távolfekvő" házat, frissen fehérre meszelt raktárakkal. És most először tudtam meg ennek a „távolfekvő" szónak igazi értelmét. Régebben azt hittem, hogy olyan helyekről van szó, amelyek minden úttól távol fekszenek, valahol az istenhátamögött. Most azonban kiderült, hogy a legeldugottabb, legtávolabbi falu, ha a gabonát a maga szekerén szállította el a kerületbe, egyáltalán nem számít „távolfekvőnek". A „távolfekvő helyet megnyitni" — ez azt jelenti, hogy megengedik a kolhoznak: az államnak járó gabonát tartsa őrizetben magánál, a maga raktáraiban, amíg érte nem jön az állami gabonabeszerzési szervezet és el nem szállítja onnan a maga szállító eszközével.

Győzedelmeskedni fog-e Cseszma most is? Győzni fog, mint ahogy győznek a terület többi gabonatermő kerületei is.

Széthajtottuk a csaknem embernyi magas, dús gabonát. A területi pártbizottság titkára, Ivan Vasziljevics, egyúttal sofőrünk is, maga is agronómus, és helyettese szintén agronómus. Látni kell ezt az egész gabonát, meg kell tapogatni saját kezünkkel, szét kell morzsolni az őszi rozs szemét tenyerünkön, meg kell kóstolni, milyen az íze. „Jó gabona" — mondja Ivan Vasziljevics csendesen, jóságosan. A kalászok hizelgő, selymes susogással felelnek neki.

1. A föld kivirágzik

Közvetlenül azelőtt, hogy nyilvánosságra hozták gazdaságunk helyreállításának és fejlesztésének ötéves tervét, vendégségbe hívtak. Különös meghívás volt ez. Sokáig kerestem a Földművelésügyi Népbiztosság, most már Minisztérium lépcsőházai, emeletei és folyosói között azt a szobát, ahová a meghívás szólt. Köröskörül a szokásos hivatali környezet, poros folyosók, számok az ajtókon, prózai titkárnők szaladgálnak „Aláírásra" feliratú iratcsomókkal a kezükben, egyhangúan zúg a lift és gondterhelt arcú, irattáskás embereket dobál ki magából. Éppen ezért, nem mindjárt mertem elhinni, hogy valóság az, ami szemem elé tárult, amikor kinyitottam az ajtót. Pedig nemcsak láttam, hanem éreztem és magamba szívtam. Ebben a szürke, unalmas, kincstári külsejű házban egész gyümölcsöskert, száz, meg száz alma meleg illathuliáma csapott az arcomba. A szoba kertté változott. Közepén hosszú asztal. Az asztalsarkokon kosarak, ládák, egész sor láda állt, a ládákban pedig rózsás, borostyánsárga, nefritzöld, gömbölyű, tojásdad és minden egyéb formájú kis és nagy almák. A legjobb almák, válogatott szépségű almák, a szovjet kertek gyönyörűsége. Az asztal körül ülő emberek is éppúgy, mint a magukkal hozott almák, különös, szokatlan emberek voltak. Jóképű, széltől cserzett bőrű emberek. A földdel való foglalatosságtól, naptól és széltől, mindenféle időjárástól megbarnult kezük, figyelmes, jóindulatú és nagyon komoly szemük várakozást és gondolatokat fejezett ki. Egyikük — az egyik almafaj gazdája — egy tányéron vékony szeletekre vágott egy almát, mindenki a szájába vett egy szeletet, de nem ette meg, hanem csak ízlelte,

szétnyomta a nyelvén, az alma aromáját és minőségét vizsgálgatta. Almakóstolás, gusztáció folyt itt, a legjobb, a legtehetségesebb szovjet gyümölcskertészek munkájának eredményét bírálták és tanulmányozták. A gyümölcskertészeti tudományos kísérleti állomások szakembereinek első moszkvai konferenciája folyt itt. Eljöttek, hogy bemutassák földünk pompás adományait, amelyeket munkájukkal neveltek ki és tapasztalatot cseréltek egymással. Nagyszerű, alkotó, teremtő emberek. Az egyikről, aki a távoli Ojrotiából jött, bővebben szeretnék beszélni.

Egy évvel a mostani moszkvai találkozás előtt kísérőimmel egy városban jártam, amely több ezer kilométerre fekszik Moszkvától. Megmutatták az utat, amelyen mennünk kellett a hídon át és felfelé. A szűk kis utca meredek emelkedése olasz nyaralóhely vagy fürdőváros környékére emlékeztetett. Egyszóval valamiképpen szokatlan, délvidéki jellegű volt. A föld másutt nem tapasztalt hőségben fuldoklott, amelyet alig-alig enyhített a kis eső. A kutyák nem ugattak, mintha nem is lett volna itt kutya. A kakasok sem kukorékoltak. Tűrhetetlen forróság áradt az égből, ahol egyetlen felhőcske sem volt látható. De menni kellett és egyre magasabbra, pedig a járás mind nehezebb lett. A kerítések és a faházikók elmaradtak, elmaradt a járda, zöld hegy magasodott elénk és az út felvitt a hegyre.

De akárhogy sütött is a nap, emlékezetemben akárhogy kutattam is, melyik déleurópai vidékre emlékeztet a táj, mégis jól tudtuk, nem felejtettük el, hol vagyunk. Mindössze néhány órás autóút választott el bennünket a Gobi-sivatagtól. Két kerülettel tovább innen, Kos-Agacsban örök fagy van. Télen az 50 fokos fagy sem ritka ezen a vidéken. Egyszóval Szibériában vagyunk, igazi Szibériában. Hegyes Ojrotia fővárosában, Ojrot-Turában. A forró nyár oly rövid itt, mint a heti szabadnap. És, bár tudtuk mindezt, mégsem akartunk hinni szemünknek.

Mintha valahol Kiszlovodszkban lettünk volna: fantasztikus szépségükben pompázó virágos kertek a hegyek hajlatában. Dús illatuk meleg hulláma árad felénk. Ezer meg ezer rózsa mindenféle árnyalatban, a bíborvöröstől a sápadt rózsaszínűig. Fehér dohányvirág sűrű sora, lángvörös kökörcsinek, kék georgina, narancsszínű liliom. Nem volt itt semmiféle virágágy vagy tábla, egyszerűen ragyogott, csillogott a színek végtelen gazdagsága, mint a mezőn. Még tovább, a virágoskertek után a bogyós gyümölcsök táblái közvetkeztek, azontúl pedig a gyümölcsös és a

fűvészkert. Ojrotia büszkesége, az Altáji Övezeti Tudományos Kísérleti Állomás „Gyümölcstelepe" tárul fel előttünk.

Fent az irodában középtermetű, ábrándos tekintetű, szemüveges emberrel ismerkedtünk meg. Külsejéből ítélve, egyáltalán nem látszott a gyakorlat emberének. Mihail Afanaszjevics Liszavenko volt, a kert Sztálin-díjjal kitüntetett megteremtője.

A szibériai gyümölcskertész különös vágású ember. Hogy Szibériában kertet lehessen teremteni, kísérletezni kell. Fáradhatatlanul, nagy szakértelemmel kell keresni, kutatni, próbálgatni, vizsgálódni. Szibériában minden óriási fölöslegben van: fagy, esőzés, szárazság, hőség. De nagyon kevés idő jutott a vegetációs időszakra. Kertet teremteni — ez annyit jelent: legyőzni az időhiányt. Harminc évvel ezelőtt még egyáltalán nem voltak gyümölcskertek, a szibériai emberek nem is mertek álmodni róla, hogy nekik is lehet gyümölcskertészetük. Az emberek éltek és meghaltak, de még csak nem is ismerték az alma ízét. Liszavenko elmondta, hogy az első almát, amelyet látott, ő maga, saját kezével ültette. Most pedig a rövid nyár alatt megérik az alma is, a cukorrépa is, a szőlő, sőt a dinnye is.

A gazda fiatalosan gyors mozdulattal felkapta sapkáját és a számtalan, sokmindenféle bogyósgyümölcs-ültetvény közé vezet bennünket. Óvatosan, gazda módjára nyúl időnként egy-egy ághoz, a bokrok közé, megfog egy bogyót — nemcsak kínál, hanem biztat is, hogy megkóstoljuk. Mi pedig kóstoljuk, ízlelgetjük. Napmelengette, könnyű és bolyhos, mint a méhek, potroha, málna, ribiszke és egres sokasága, nagyszemű, kitűnő fekete ribizke sűrű fürtjei — a világ legvitamindúsabb gyümölcse. Liszavenko az Altaj-hegység négyszáz különböző helyéről gyűjtötte össze a vadribizkét, mintegy százezer bokrot nevelt, nagyszámú keresztezést teremtett. Felénk se nézve mondja: „Ebből ne tépjenek, ez durva fajta, amazt ott, azt kóstolják meg." Tépünk belőle, kóstolgatjuk, nyelvünkkel vizsgáljuk, élvezzük a páratlan bogyó ízet. Kóstolgatás közben pedig mélyeket lélekzünk és lassan beszélgetünk.

Belépünk az almáskertbe és az első percben csalódást érzünk: csupa apró, piros, öregasszonyosan ráncos alma — a híres „szibériai ranet". A kertész azonban szeretettel tekint rájuk, mert hiszen ezek az almák a híres szibériai alma ősszülői. Sohasem lép egy lehullott gyümölcsre, sohasem történik meg, hogy beleharap egy almába, aztán elhajítja és mellette, a közelében

mi sem merészeljük ezt tenni. Óriási emberi munka, csaknem anyai gondozás, hónapokig és évekig tartó türelem nevelte ki ezeket a szibériai gyümölcsfajtákat.

Hogy az almafákat megóvja az elfagyástól, Kizjurin megteremtette Szibériában a különös, elterülő, „dinnyeszerű" ültetési formát, amelynél a fa nem felfelé nő, hanem arra kényszerül, hogy a földre terüljön. Különös hatást keltenek a földön kúszó hosszú ágakon ugorkák módjára csüngő nagy aranyalmák. Liszavenko azonban felfedezte gyümölcsfaiskolájában, hogy az alma Ojrotiában nem annyira kifagyás következtében pusztul el, mint inkább azért, mert összefülled, megrothad a földön. Ezért inkább a „tányéros" ültetési formát gyakorolja: ez az ültetési forma lehetővé teszi, hogy a fa 40—50 cm magasra nőjjön, azután lehajtja ágait vízszintesen a törzs körül minden irányban; ennek következtében a fa lapos, nyitott ernyőhöz vagy óriási gombához válik hasonlóvá. Így változik és alakul a gyümölcsfaültetés „technológiája" a helyi viszonyokhoz való alkalmazásban.

A kertnek és a varázslatnak se vége se hossza! Pedig tíz egynéhány évvel ezelőtt még kopár völgy volt a helyén, ahol a városiak tehenüket legeltették. Ez a kert Moszkvában, a kolhozparasztok kongresszusán született meg.

A „Kresztyanszkaja Gazeta" ajánlotta ott Liszavenkónak, az akkor még fiatal szibériai gyümölcskísérletezőnek, hogy Ojrotiában gyümölcstermesztéssel próbálkozzék. Liszavenko Ojrot-Turá-ba érkezett, de nem kapott mindjárt földet. Mint maga is mondja, néhány hónapig „őgyelgett a veteményeskertek között". Végül is kijelöltek számára négyhektárnyi földet, megállapítottak négyezer rubelnyi költségvetést és 1934 tavaszán végre elültette az első almafákat. Közben pedig Altajt járta, két kezével maga gyűjtötte a vadgyümölcsöt, ültette a magokat és palántákat, tanulmányozta őket. Vele együtt ültették az altaji kolhozparasztok is az ő palántáit, tanulmányozták őket és kísérleteztek velük. Az ő utasításai szerint teremtette meg és gyarapította kertjét Fjodor Grinko, a legjobb altaji kolhoz (Molotov-kolhoz) országszerte híres elnöke.

Tíz-tizenöt év bizony elenyészően rövid idő. És ezalatt a rövid idő alatt a négy hektár többszáz hektárrá szélesedett, a négyezer rubeles költségvetés kétmillióssá duzzadt. A gyümölcskertészet a szó szoros értelmében milliószámra küldött szét mindenfelé gyümölcsoltványokat, bogyóbokrokat, földieper-dugvá-

nyokat. Mielőtt szétküldték, kikísérletezték, alaposan megvizsgálták a fajtákat, gyümölcs- és bogyószabványokat dolgoztak ki mind a három altaji övezet számára. Közel száz, mindenféle útmutatást és tankönyvet adtak már ki a gyümölcstermesztésről, szakadatlan propagandát folytatnak rádió és sajtó útján. Az állomás munkája szaporodott, új, igazi tudományos szakmunkások fejlődtek ki.

Ojrot-Tura városa kiépült, kibővült. A város fejlődésében nagy szerepet játszott az övezeti kísérleti gyümölcsállomás. A gyakorlatban derült ki, mily fontos a várostervező és az építész számára a gyümölcskertész gyakorlati segítsége. A gyümölcstermesztő tudományos kísérleti állomás dolgozói befásították a várost, kiváló ízléssel gyönyörű parkot létesítettek a város közepén.

A fáradhatatlan Liszavenko egyedül kezdte négy hektáron és a szó szoros értelmében nemcsak Ojrotiában, hanem az egész Altajon a gyümölcskertészet megteremtője, terjesztője lett.

Harminc évig építettünk. Négy éven át a németek vadállatok módjára garázdálkodtak, kegyetlenkedtek, pusztítottak és ocsmánykodtak földünkön. Sok erőfeszítésre, munkára, bátorságra van még szükségünk, hogy újra beépítsük és felvirágoztassuk elpusztított földjeinket. De milyen másképpen, egészen új módon telik az idő és mennyire érezzük most már ennek az időnek nagy bizonyosságát és határozottságát! Szibériában néhány rövid év alatt a legzordabb időjárás és mostoha természeti viszonyok között, olyan helyeken, ahol tömeges gyümölcskertészet sohasem volt, körte-, alma-, szilvafák nőttek és gyümölcsöznek; ezek a gyümölcsfák pedig megint más körte-, alma- és szilvafáknak lettek a szülőanyjai. Az Altajon mindenütt szaporodnak a gyümölcskertek. Érezzük az új ötéves terv hatását. Milyen mindenható a milliók alkotóerejével betöltött idő. Az alkotás szelleme erősebb, mint a pusztítás szelleme. Az idő teljesebb lesz és megsokszorozódik azok számára, akik alkotnak, de fogy és „összezsugorodik", elvész azok számára, akik pusztítanak.

2. Gyűlés Kos-Agacsban

Hegyes Ojrotia állattenyésztésében a pásztor a legelső ember. Különösen nagy szerepe van a legtávolabbi kerületben, Kos-Agacsban, ahol a csordák az egész évet a legelőn töltik,

zöld takarmányon, mégpedig nemcsak nyáron, hanem télen is. Ezért fontos és szükséges meghallgatni a pásztort, megtudni tőle, mi a véleménye, mire van szüksége. Enélkül senkinek sem lehet helyes elképzelése az ottani kolhozcsordák helyzetéről. A területi központ funkcionáriusával együtt elindultunk hosszú, háromnapos útra a messzi Kos-Agacs felé, a Gobi-sivatag határára. Átvágtuk az egész területet, amely morzsányi ugyan Szibéria rengeteg térségéhez viszonyítva, de négyzetkilométereit tekintve, egész Magyarországgal egyenlő.

Útközben egyre hangosabban mormoltak, zúgtak a hegyi patakok, egyre meredekebbek lettek a hágók, egyre tarkábbak és magasabbra nőttek a virágok és füvek — a füzike rózsaszín mezői, a sisakvirág sötétkék szőnyegei — az egyik hágón pedig, a Csike-Tamanszkoje-hágón a legritkább hegyi virág, a havasi gyopár bolyhos csillagai fehérlettek, Svájcban a gyopár ritka virágai meredek szakadékok fölött nyílnak, és az alpinisták gyakran életüket kockáztatják egy-egy gyopárért. Itt azonban — anélkül, hogy bárki is tudna róla — a gyönyörű havasi gyopár nagy családba terebélyesedett és mi, szemünknek alig hittünk, hatalmas csokrokat szedtünk belőle.

A nyár vége felé járt, a föld illata megmámorosított — mézzel terhesek az itteni erdős völgyek széles tisztásainak virágai. Hegyes Ojrotia földjétől, színeitől, az itteni hangoktól és illatoktól szerzett benyomások erejét és mélységét semmivel sem lehet összehasonlítani, a természet mindent „kiváló fokra" emelt itt. Csak annyit mondhatunk, hogy Szibériának ebben a természeti gyöngyében minden megvan, ami széppel és jóval Tirol büszkélkedik: erdős szakadékok, hegyipatakok, vízesések; minden szép és jó megvan, amit Svájcban csak találunk: tavak és tengerszemek, havas csúcsok és virágos völgyek.

Minél magasabbra kapaszkodtunk, annál inkább elmaradtak a fák. Először a fenyők hagytak cserben bennünket, nem bírták el a magasságot. Azután meg a nyírfa fajult el, úgynevezett sarkvidéki törpe nyírré, de ez is hamarosan eltűnt. Tovább maradt meg az érdes, világoszöld mohával borított vörösfenyő, de a Szeminszkij-hágón ez is elbúcsúzott tőlünk. Most már csak a felséges cédrus maradt velünk, hatalmas, bozontos, tobozokkal terhes ágaival, a cédrus, az „Altaj öregapja", ahogy az altaji népi ének becézően megénekli. Ahogy átkeltünk a hágón, el-

hagyott bennünket a cédrus is. Új, szokatlan, hullámos, távolságbavesző táj tárult elénk.

A félsivatagi fennsíkon csak sósfüvek durva csomói nőttek. Szürke volt a föld. A láthatáron köröskörül csupasz hegyek, mint violakék és bíborszínű kristályok fénylettek. Sehol egy bokor. A helyi nyelvjárásban Kos-Agacs annyit jelent, mint „Ég veled, fa". Egyetlenegy fa van itt, az is magas kerítés mögött, a lakótelepen található. Az üröm mulandóságot lehel.

De az élet zsong-bong: széles utca, lármás helyi forgalom, tevék és hosszúszőrű kis hegyi lovak, magas altaji nyereggel a hátukon. Gyalog itt senki sem jár, mindenki lóháton és öregasszonyok úgy ugratják, táncoltatják lovaikat, mintha csak a nyereghez volnának nőve.

A Gobi-sivatag határán, kétezernégyszáz méter magasan vagyunk. Itt is, mint bármely más szovjet kerületi városban, aktatáskás emberek sietnek a dolgukra, csak éppen nem gyalog, hanem lóháton. Így nyargalnak a kerületi tanács épületéhez. A kényelmes vendégfogadó ajtaja tárva-nyitva, az új ötéves terv jelszavai olvashatók a falakon, a kirakatot könyvek díszítik, a nyomda dolgozik, a gyerekek hazatérnek az iskolából, a postás újságokat és folyóiratokat visz a kitűnően berendezett pártoktatási irodába, amely itt is, mint bárhol másutt az Altajon, a háború alatt és után hatalmas kultúrmunkát végez — egyidejűleg teljesíti a könyvtár-, olvasó- és előadási terem, a tanácsadó iroda feladatát, egyszersmind a gyűlések, értekezletek és a tanulás helyéül szolgál.

Útitársunk a pártoktatási iroda épületének kerítésére tekint és azt mondja: „A juhászok már összegyűltek!" Valóban — apró, hasig poros kis lovak állnak sűrűn egymás mellett a kerítéshez kötve: az embereket telefonon értesítették és az egész ajmakból* ide gyűltek.

A Sztálini Alkotmány történelmi jelentősége elsősorban magára az emberre vonatkozik, arra, amivé, akivé az ember vált, összehasonlítva előbbi állapotával. Ez különösen szembetűnő egyes kisebb, a forradalom előtt még jogtalan népeinknél.

Az ojrot, aki magát „altaj-kizsi"-nek, azaz az „Altaj lakójának" nevezi, Marr akadémikus véleménye szerint a világ leg-

* Ajmak — járás, kerület neve az Ojrot és a Kalmük autonóm területen, a Burjat-Mongol Autonóm köztársaságban. — (A ford.)

ősibb embere, protoázsiai, az összes ázsiai emberfajták elődje. Sok mindenféle törzsből tevődik össze ez a nép, amelyet altaji népnek nevezünk.

Kos-Agacsban főképpen telengeták laknak, közvetlen szomszédságukban pedig az altajiakkal rokon kazahok.

A forradalom előtt de sokan szívták az ojrot vérét: nyögte a helyi báj* igáját, kifosztotta a sámán,** vergődött a cári hivatalnokok, misszionáriusok, kupecek, kulákok hálójában. Az ing elrothadt rajta, nem vetette le, míg csak foszlányokra nem szakadozott. Az asszony nem merte ledobni magáról a nehéz ruhát, a „csegedek"-et, amelybe férjhez-menés után örök életére öltöztették. A gyerekeknek csak jelentéktelen százaléka gyógyult ki a súlyos betegségekből és maradt életben; az ojrotok trachomarágta szeméből zöld genny szivárgott, végleg leverte őket lábukról a nyomor, a piszok és a ragályos betegségek.

„Ozogüzün szananza, Ontudan jeszke neme gyok" — ha a múltra gondol az ember, a nyögésen kívül semmire sem emlékszik — mondotta egyik versében Nyikolaj Ugalasev, Ojrotia vak népénekese, „kajcsi"-ja (regőse). Ezt idézték az ojrot emberek 1942. június 14-én, az Ojrot Autonom Terület fennállásának 20. évfordulóján Sztálin elvtárshoz intézett levelükben.

Most azonban az egykor jogtalan béres, a pásztor, akinek „bunda nem melegítette vállát, a báj pedig mint a vércse ült a hátán, marcangolta és nyomorította", ez a pásztorember most a dús legelők gazdája lett. Ojrotiában tizennégy klub, 590 vörös sarok, 10 kerületi könyvtár, 10 kultúrház, 116 olvasókör, kitűnő nemzeti színház működik, saját színművészete és drámairodalma van, amelynek alapját Kucsijak, az elhúnyt szovjet író, Ojrotia első költője és regényírója vetette meg. Mindez olyan országban található, ahol alig két évtizeddel ezelőtt még a sámánok garázdálkodtak és tartották rettegésben a riadt, írástudatlan népet

És az az ember, aki évszázadokon át a megalázkodás, a szegénység terhét, a meghunyászkodás álarcát hordta, az az ember, aki görnyedt hallgatagságba és félénkségbe rejtette népi sajátosságait, nemzeti tehetségeinek sok évszázados örökletes hagyományait, nemzeti magatartásának egész szabadságát, ez

* Báj: gazdag állattenyésztő, birtokos.
** Sámán: varázsló. — (A ford.)

az ember kivirágzott és a szovjet rendszerben nemcsak erkölcsi fejlődésnek indult, hanem kultúrája, művészete életre kelt.

Bemegyünk a pártoktatás keskeny, hosszú termébe. Friss, fehér, a nagy melegben jólesően savanyú kumisz-szal* telt üvegek vannak az asztalon. Az asztal körül Ojrotia híres-neves takarmányozói és pásztorai, helyesebben takarmányozónői és pásztornői ülnek körös-körül — mert a háború itt az asszonyokat az első helyre léptette elő az állattenyésztésben és az első helyet továbbra is megtartották.

Már régóta megszoktuk, hogy a „pásztornő" említésekor valami nagyon fiatalt képzeljünk el, a leányélet hajnalára gondoljunk. Erre tanítottak bennünket a XVIII. század művészetének pásztordalai a zenében, pásztorjátékai a festészetben és költészetben, ez hangzik még Puskin ifjúkori verseiben. Itt pedig a fiatal pásztorlányokkal hetven-nyolcvan éves öregasszonyok állnak egysorban, akiknek gondjára, tapasztalatára bízták a legnehezebb legelőket. Hegyes csúcsban végződő, piramisalakú sapkát viselnek, amelynek szélét báránybőrrel varrták körül. Sapkájuk alól kilóg két hosszú, dohánybarna színű hajfonatuk, amelyeket Indiából származó apró, fehér kagylókkal díszített szíjakkal fontak át és jobbra-balra széles övükbe dugtak. Sovány, barna arcukat a forró napsugár és az éles szél szárazra cserzette és fényesre simította. Szemük mélytekintetű, keskenyvágású, mongolos. Fogatlan vénasszonyi szájuk szinte megfoghatatlanul finom, csaknem gyermeki. Szemhéjuk, úgy rémlik, játszik az arcukon. Igenis, valósággal játszik. Az egyik hetvenéves, öreg pásztorasszony olyan finoman és annyi humorral húnyja be és nyitja ki szemét, amikor kérdésünkre válaszol, hogy arcáról, az idő könyvének e nagyszerű lapjáról, megsejtjük az emberiességnek új, mindeddig ismeretlen formáját, amely az eleven rebbenésből hirtelen világosabban, érthetőbben tárult fel előttünk, mint bármely könyv.

Az emberi méltóság mélységes belső érzete áramlik ebből a tekintetből.

Valamennyien dohányoznak, még a fiatal lányok is. Különös, ősrégi pipákból füstölnek, amelyet nemzedékről-nemzedékre örökölnek. A kék füstben szinte szobornak látszik a kazah Kadir Acsubajev, a híres tevehajcsár alakja. Keskeny, fordevágású

* Kumisz — erjesztett kancatej. — (A ford.)

szemét csaknem egészen behunyja. Kékesfekete, göndör kecskeszakállban végződő arcéle olyan, mint a karvalyé. Sapkájáról kezdve csizmája orráig minden csúcsos rajta. Ezek az emberek a szovjet kultúra neveltjei, akik már nem egyszer voltak Moszkvában, a Mezőgazdasági kiállításon. Kiváló tanácsadók, érdemes beszédbe elegyedni velük.

És beszélgetésünk valóban rendkívül tanulságos volt.

A csöpp kis Ojrotia, alpesi hegycsúcsok közé szorulva, hasonlít ugyan Svájcra, de mégis Szibériának egy darabja: a száraz, éles, hideg kontinentális éghajlat országa, ahol a légköri nyomás állandóan váltakozik, elkoptatja nemcsak az embereket, hanem a juhok és tehenek szívét is.

Ojrotia állattenyésztésének olyan ágai is vannak, amelyeket Svájcban hiába keresnénk: tevetenyésztés, szarvastenyésztés. Az itteni szarvasmarha az éghajlattal vívott évszázados harcban megedződött, alkalmazkodott, új tulajdonságokat öltött magára; a tejhozam kevesebb, de az állatok erősebbek és szívósabbak. A szibériai tehén kevesebb tejet ad ugyan, mint a szimentáli tehén, de áttelel olyan helyen is, ahol a szimentáli tehén elpusztul. Nem kíván annyi gondoskodást és ápolást, mint a svájci tehén. Az itteni juhfajta durvább gyapjat ad, viszont sokkal szívósabb, mint a merinói juh, táplálék tekintetében nem olyan igényes és kövérre hízik.

Az öreg juhászasszonyok kitűnően ismerik az állattenyésztésért folyó harc egész dialektikáját, kitűnően értik az állattenyésztés vidékenkénti megosztásának elvét. Egyikük, miközben pipájába dugja a cigarettát, amellyel megkínálták, utánozhatatlan keleti udvariassággal a következőket mondotta:

„Azt mondod, hogy a teheneink kevés tejet adnak, és juhainknak kevés a gyapja. Amennyire én tudom — inkább másoktól hallottam, mint magam tudom — a mi állattenyésztésünk itt, Kos-Agacsban főképpen hústermelésre szolgál. Teheneink legelnek — húsosak lesznek, juhaink sok zsírt szednek magukra. Az altaji juh bundája nagyon jó, bár a gyapja durva. A merinói juh nálunk elpusztul. Meg kell tartani a mi altaji fajtánkat."

Egy másik pásztorasszony arra a kérdésre, miben rejlik a pásztormunka jó minősége, a következőket felelte:

„Jól legeltetni annyit jelent, mint jól változtatni a helyet. Hogy a juh kövér legyen, gyapja pedig sűrű és puha, a legelőt kockákra kell osztani. Mikor legeltetünk, ezeket a kockákat állan-

dóan változtatni kell. Minden kockát másfél hónapig pihentetni kell és csak azután térhetünk vissza a régi helyre."

Másképpen szólva a jó juhásznak egyidejűleg földmérnöknek is kell lennie, aki „legelőrendezést" végez. Nem vonalzóval és mértannal végzi ezt a munkát, hanem két lábával és emlékezetével.

Az altaji beszédmód csodálatosan képletes, és sajnáltuk, hogy a tolmács leegyszerűsítette és prózaivá tette ezt a szójárást. Különösen sajnáltuk ezt, amikor a gyűlésen a pásztorról és a pásztor bajairól folyt a beszéd és epikus szépséggel hangzottak a szavak. Ezen a vidéken a pásztor a legfontosabb és legfelelősebb ember. A kolhoz rábízza a nyájat, vagyis az állammal szemben vállalt kötelezettségét, mindennapi kenyerét és a jó, bőséges holnapot is. A pásztorok, amikor elvonulnak téli legelőre, hosszú hónapokat töltenek távol szülősátruktól a fagyos, sivatagos messzeség hangtalanságában. Így lesz a pásztor magános, „a pásztortűznél ülő ember", a pásztortűz embere.

— Város, ne feledd a pásztortűz emberét! — kiáltott fel az egyik pásztorasszony. — Hosszú téli napokon és éjtszakákon állunk őrt holnapod fölött, őrizzük és legeltetjük a nyájat, hát rólunk is gondoskodnod kell! Mi kell a pásztortűz emberének? Három dologra van szüksége. Ezek nélkül magánossága még ridegebb, munkája nehezebb lesz, sőt még a fagyot is keményebben érzi. — Felemelte keskeny, barna, öregesen száraz kezét és ujjain számlálta: — Az első dolog: valamilyen fémfazék. A második dolog: kok-tea. A harmadik dolog: só.

A kok-tea zöld tea, amely nem ment át az erjedési folyamaton Itt csak ilyen teát isznak és kereskedelmi szervezeteink jól figyeljenek fel ezekre a szavakra: Ojrotiába ne közönséges, szóródó teát küldjenek, hanem csak az itt megszokott, téglába préselt, zöld teát.

A gyűlésen az altaji állattenyésztésnek még egy másik, meglehetősen fontos feladatáról értesültünk: az itteni juhpásztoroknak vad, dühös juhászkutyákra van szükségük, ilyen fajtát kell kitenyészteni. A helyi kutyafajta, mint a tolmács kifejezte, „gyenge erejű". A marhára támadó farkasok egy cseppet sem félnek tőle. A juhászkutyáról való gondoskodás államérdek, a helyi kutyafajtát keresztezni kell a juhászkutyával, a helyi altaji kutyák közül ki kell választani a megfelelőt. És még egyet: Ojrotiának halaszthatatlanul szüksége van helyi, saját állat-

orvosi intézetre, olyanra, mint a híres jerevani állatorvosi intézet, ahová a világ csaknem minden sarkából jönnek az emberek tanácsot kérni. A jereváni intézetnek talán segítenie kellene itt, legalább is fiókot nyitnia Ojrot-Turában és laboratóriumot szerveznie oltóanyag előállítására.

A beszélgetés ünnepélyesen végződött. A pásztorasszonyokat megjutalmazták: kit báránnyal, kit meg borjúval, csikóval. Az emberek elszállingóznak, egyre kevesebb ló áll a kerítés mellett. A lépcső elé gördült tisztára mosott, égszínkék autónk.

Hihetetlenül szép naplemente fénye önti el a hegyeket. Az autó a hegyi patak zúgása mellett rohan lefelé. A vízesés zaja egybevegyül a motor berregésével. Apró tavak tejes rózsaszín tükre suhan el mellettünk. Az okos vadkacsák füzérben úsznak, lőtávolságon túl a szomszéd part felé. Az égbolt, a hegyek, az éles és felejthetetlen körvonalakban elénk rajzolódó, elhagyatott, kopár vidék oly rendkívül finom, mintha leheletkönnyű anyagra vetett tusrajz lenne; mindez hirtelen megvilágítja előttünk, honnan eredt, honnan indult ki a mongol képzőművészet. Általában azt hisszük, hogy ez mesterkélt forma; elképzelés, pedig egészen reális, a természetből fakadt valóság. Romain Rolland nem ok nélkül érezte meg ezt az altaji népköltészet színeiben és alakjaiban. Amikor egy alkalommal elküldték neki a népköltészet néhány darabját, ezt írta: „«Ujjai, mint a vadméhek», «hangja, mint rőt láng», a természeti képek (dérlepte cédruságak, stb.) kitűnőek. A kínai és japán költészetre emlékeztetnek, mégis olyanok, mintha a legkifinomultabb nyugati költő alkotta volna őket."*

Még vagy száz kilométer — és a Gobi-sivatag képe kihunyt a szembefutó erdőség sötétjében.

* Romain Rolland levele, amelyet az „Altaji dalok" c. gyűjteményben közöltek. A gyűjtemény dalait Ivan Jerosin gyűjtötte. A „Szovjetskij Piszatyel" könyvkiadó 1937-ben jelentette meg.

I.

Néhány évvel ezelőtt egy francia írónő, a Szovjetunió barátja, elküldte nekem könyvét, amelynek ez volt a címe: „Munkás leszel". Az írónő az igazsághoz híven és teljes borzalmában mutatta be egy francia munkáscsalád életét, a család egyik fiának gyermekkorát és ifjúságát, vázolta, mennyire kilátástalan a munkásfiú élete, minden út zárva előtte, egy kivételével: eladhatja munkaerejét, mint ahogy nagyapja és dédapja, apja és bátyjai eladták. „Munkás leszel" — úgy hangzik ez a könyvben, mint a lélekharang: arra vagy kárhoztatva, hogy munkás légy, erre születtél és nincs menekülés előle sehová ...

A könyv cselekménye a kapitalista világban játszódik. Nekünk mégis különös volt ezt a legtöbbünk számára már érthetetlen leírást olvasni annak a társadalmi osztálynak „reménytelen" helyzetéről, amely országunkban minden anyagi érték gazdája és történelmi sorsának szabad alakítója lett. Különös volt olvasni, hogy milyen szűk keretek között folyik a proletár élete külföldön, milyen csupasz az a négy fal, amely közé szorult, milyen örömtelen és egyhangú az élete, és különösen főképpen az, hogy gyűlölnie kell munkáját, gyűlölnie kell azért, mert úgy érzi (és másképpen nem is érezheti), hogy önkezével szakadatlanul rabbilincseket kovácsol magának — nemzedékről nemzedékre!

Amikor az ember ezt a becsületes és komor könyvet olvassa, akaratlanul is felmerül benne a gondolat: mennyire elhagytuk már ezt a multat, nemcsak elhagytuk, hanem milyen történelmi választóvonalat léptünk át nagyszerű és nemes szovjet valóságunkban! Előttünk lebeg azoknak élénk és eleven arca, akiket napról napra, óráról órára látunk magunk közül, akiket ismerünk és szeretünk: korunk hőseinek arca.

Mekkora öröm már az is, hogy mindannyian munkáscsaládok gyermekei! Hiszen országunkban nagy megtiszteltetés, ha elmondhatja valaki magáról: „Vérbeli munkás vagyok!" Ez azt jelenti: az ország gazdájának, a munkásosztálynak fia vagyok, minden út nyitva előttem, bármilyen hivatást választhatok magamnak. A nagy szabadságnak ez az érzése már önmagában is arra készteti, hogy figyelemmel, érdeklődéssel tekintsen atyja és anyja hivatására, tiszteletet érezzen e foglalkozás iránt, és kedve legyen tovább folytatni ezt a hivatást.

A kis Maruszja Levcsenko festőművésznő vagy zenész lehetett volna. Családjában azonban olyan gyakran, olyan sokszor beszéltek a cipőszabászat és a cipőkészítés művészetéről! — Anyja cipőgyári felsőrészkészítőnő, nagynénje szabásznő, mostohaatyja pedig talpkészítő. És amikor a kis Maruszja Levcsenko elvégezte az iskolát, szintén a gyárba kívánkozott; ott aztán híres-neves szabásznő lett belőle.

Andrej Kulikov, a nagyhírű kőműves, foglalkozását apja elbeszélései alapján szerette meg, aki szintén kőműves volt. Hallgatta apját, hogyan vándorolt egyik építkezésről a másikra, hogyan vetődött el távoli helyekre, hogyan rakják a falat, milyen friss és szabad szél fúj a magasban, az állványokon. Már gyermekkorától kezdve kőműves szeretett volna lenni, mint ahogy más gyermekek repülők, tengerészek, vagy művészek szeretnének lenni.

Hány híres vasutas életrajzát írtam már le és valamennyi szinte egyformán kezdődik: „Gyermekkoromban vasútállomás közelében éltem, hallgattam mozdonyvezető apám elbeszéléseit, mozdonyok füttyével feküdtem és keltem, aludtam el és ébredtem, — és nagyon tetszett nekem az a megbecsülés, amellyel apámról beszéltek. Megfogadtam: ha felnövök, ugyanolyan híres ember leszek, mint jó apám, vonatokat fogok vezetni!" Ezekből az elbeszélésekből igazi romantika sugárzik — a hivatás romantikája. Munkásaink, kolhozparasztjaink, közlekedési dolgozóink gyermekei már kora gyermekkorukban látják, hallják, tapasztalják, milyen dicsőség és megtiszteltetés övezi szüleik munkáját, ha ezt a munkát jól és tehetségesen végezték el, ha az ember egész lelkét öntötte e munkába.

A szovjet ifjúság úgy fogja fel szülei hivatását, úgy fogja fel a „vérbeli dolgozó" címét, mintha az tárt kapu lenne a világba, mintha széles út lenne, amelyen járni lehet, mindenfelé

és vég nélkül. Ez az ember erejétől és kedvétől, szenvedélyétől és ifjúságától, munka- és alkotóvágyától függ. „Milyen jó dolog élni!" Ezzel születik, ezzel ébred minden reggel korunk hőse, a tehetséges szovjet ember.

Ifjúságunk a büszkeség és a felnőttek munkája felé vonzódás felébredésével egyidejűleg gyermekkorától kezdve hozzászokik, hogy hivatása kiválasztásában a munka „érdekességét" érezze a fő mozgató erőnek. Emlékszem egy beszélgetésre, amelyet Berlinben egy munkással folytattam, aki szállodai szobám fürdőkádját javította. E munkás bölcsesége hozzávetőleg a következő volt: az a munka az érdekesebb, amelyet jobban megfizetnek. A kereset, a bér teljesen háttérbe szorította nála a munka tárgyát. A kapitalista világban ez az érzés, ez a filozófia természetesen mindennapi és megszokott. De itt van például a mi híres-neves esztergályosunk, Pavel Bikov, aki a moszkvai csiszológépgyárban dolgozik. Fiatal korában szegecselőmunkás lett a Marijna-roscsán,* egy gyermekkocsikészítő műhelyben. Jó helye volt, szépen keresett: élj hát és ne zúgolódj! Bikov azonban unta munkáját a kis kézműipari műhelyben. Odavágyott, ahol az élet forróbb, jobban zajlik, ahol hatalmas motorok diktálják a tempót, ahol ezer meg ezer ember dolgozik szoros kollektívában vállvetve. Hívta a nagy gyár és itt meg is találta azt a munkát, amire szíve vágyódott, amit érdekesnek látott, bár néhány hónapra elvesztette addigi keresetét és előlről kellett kezdenie a tanulást az átképző tanfolyamon. Újabb nagyszerű ösztönzést kapott: és ez a munka érdekessége, a munka jelentősége, vonzó ereje a dolgozó számára. Ez korunk hőse arculatának másik új jellemvonása. Olyan munkát keres, amelyet akar, és tudja is, hogy mit akar.

A háború alatt, Szverdlovszkban egy gyűlésen, amelyet az ottani tekintélyes, Sztálin-díjas sztahanovisták tiszteletére rendeztek, módomban volt két ilyen díjnyertessel találkozni: Dmitrij Boszij maróssal és Illarion Jankin bányásszal. A kékszemű és zárkózott Boszij, akinek egész viselkedésén, minden mozdulatán észre lehetett venni az északi embert, valamiről tanácskozott a feketeszemű, barna Jankinnal, akinek beszédmodora gyors és éles mozdulatai, egész mimikája a tipikus délvidéki bányászra vallott.

Sok ilyen bányászt láttam a Donyec-medencében. Már kora gyermekkoromban úgy beszéltek róluk, mint „mindenre elszánt"

* Marijna-roscsa: Moszkva egyik külső városrésze. — (A ford.)

emberekről. Életük nehéz volt, állandóan, mindennap az a veszély fenyegette őket, hogy élve eltemetve a föld alatt maradnak. Valami különös, évtizedek alatt kialakult óvatosság, bizalmatlanság minden újítással, változással szemben, görcsös ragaszkodás a százados hagyományokhoz és az öregapáktól öröklött munkamódszerekhez gyökeredzett meg bennük — egy szóval az a tulajdonság, amelyet mi „konzervativizmusnak" nevezünk. Az egész régi Oroszországban nem lehetett konzervatívabb munkásokat találni, mint a donyecmedencei bányászok, de babonásabbakat sem. Ez a tulajdonság még ma is teljes mértékben megvan a svéd, vagy az angol bányászoknál. Ott még mindig szívósan él a régi hit: nőt nem szabad a bányába engedni, mert akkor beomlás történik. Ott a bányász-munkamódszerek csak nagyon lassan változnak és akkor sem alulról, nem a munkásoktól indul ki a változás, hanem felülről. Nálunk pedig az első ember, aki a szocialista munka új minőségének, a munkához való új viszonynak a „sztahanovista" elnevezést adta, éppen egy bányamunkás volt. És Jankint figyelve, megállapíthattam, hogyan foszlott le róla az a régi, bizalmatlanul komor, óvatos bányászarckifejezés, az a régebbi „mindenre elszántság", amelyet olyan jól ismertem már gyermekségem korai élményeiből, hogyan szorult mindez háttérbe és adott helyet az értelmességnek, a világos, nyílt fogékonyságnak minden újdonság iránt, hogyan nyomult előtérbe érdeklődése az élet egész teljessége iránt.

Mind a ketten siettek. És mind a ketten aggódtak, hogy holnap nem indul repülőgép. Mindkettőjüknek vissza kellett térniök és ez a két fiatal szovjet munkás, mindketten a Sztálin-díj nyertesei, már hozzászoktak a repüléshez. Ugyanakkor meglepetve gondoltam, mennyire hozzászoktak fiatal[illegible], a munkásosztály élenjáró emberei, az új technikához, az új időérzéshez, mennyire nyitott agyuk és szívük az újdonságnak és az újdonság elvének elfogadására: hiszen egész életük harc a termelés újabb útjaiért, harc újabb munkamódszerekért, újabb észszerűsítésekért, amelyek javítják és gyorsítják a munkát. Ezek a valóságban már egy új kornak az emberei, akik már a jövőbe léptek és a jövőhöz igazodnak. És miként legjobb embereinknek, úgy korunk hőseinek is érdekes egymás társaságában lenni, szerves szükségletük lett az érintkezés, a tapasztalatcsere, a levelezés, a személyes találkozás.

A forradalom előtt a művezető, a „mester" kifejezésnek a gyárban valami különös, kellemetlen árnyalata volt. A művezető,

a mester csaknem mindig a gazda bérence, a kapitalista támasza volt, nyúzta a munkás bőrét, az ő görnyedt hátukon emelkedett, és féltékenyen őrizte a maga üzemi titkait. Most „a művezető", „a mester" kifejezések csaknem egyértelművé váltak a tanulás és a tanítás, a tapasztalatcsere, az utánpótlás kötelező előkészítése, tanítványokkal való büszkélkedés kifejezésével. Országunkban elmondható: „Milyen mester is vagy te, ha még utánpótlásod sincsen?" És az ilyen kérdés megszégyenítő, ez korholást jelent bárkivel, még a tehetséges munkással szemben is, mert szemére veti hiányosságát és tökéletlenségét, mert szocialista viszonyaink között a mesteri tudás kötelességgel jár és olyan, mint a gyertya, amelyet, ha meggyujtunk, nem lehet az asztal alatt tartani, hanem magasra kell emelni, hogy minél szélesebb körre árassza fényét.

A mesterségbeli tudás és tapasztalatcsere hány meg hány példáját láttuk az elmúlt évek alatt! Hiszen maga a verseny is egyre inkább az ismerkedés és tapasztalatcsere eszközévé válik. A versenyzők mind gyakrabban magyarázzák, sorolják fel, tárják fel tudásuk forrásait és módszereit, leírják, milyen az eljárásuk, milyen eszközökkel, szerszámokkal érnek el nagy teljesítményeket. Ez már hagyományossá kezd válni életünkben.

1946 nyarán a Mozsajszkba vezető műúton egy szép, épülőfélben levő ház tetején nagyszámú közönség gyűlt egybe, mintha pályaudvar perronján gyűltek volna össze, hazánk valamely híres-neves emberének az érkezését várva. Sztahanovista kőművesekből állt a közönség; a különféle építkezésekről jöttek ide, azért, hogy megnézzék híres társuk, Ivan Mihajlovics Rahmanyin munkáját, aki vasúti műhelyeket és vasutas lakótelepet épít Darnyicában. A jóképű fiatalember könnyed, alig észrevehető kézmozdulatokkal rakja a falat, — egyik téglát a másik után, mintha ujjaival óriási zongora billentyűin játszanék. Egyetlen felesleges mozdulata, egyetlen heves gesztusa sincs, minden egyenletesen és olyan simán folyik, mint ahogy a hattyú úszik. Jobb és bal keze egészen egyformán dolgozik. A téglarakásnak ez a mestere az ötéves terv első évében nyolcévi normát teljesített. Úgy érkezett vendégségbe a moszkvaiakhoz, mint ahogy valamelyik híres muzsikus megy vendégszerepelni; hogy tégláival a lelkes munka csodálatos és követésre buzdító szimfóniáját „játssza". Ugyanígy repült Novoszibirszkből Leningrádba, vendégségbe Kulikov brigádjához Makszimenko, a híres szibériai kőműves. Ugyanígy utaznak egymáshoz hazánk vég-

telen területén a munkagépek és mezők nagyszerű mesterei, hogy bemutassák művészetüket, — megmutassák magukat és megnézzék az embereket. Ezalatt otthon gyermekeik és feleségük, menyasszonyuk és vőlegényük lélekzetvisszafojtva, a szerelmes büszkeségével habzsolja a híreket az ujságokból: „az enyém", „hiszen az enyémről van szó!" Hányan vannak ilyenek, szovjet hazánk szeretett drága gyermekei, korunk hősei!

II.

Az emberek büszkék hivatásukra, amelyet a határtalan lehetőségek romantikája leng körül. Szeretik hivatásukat, a munka iránti szeretet az első helyen áll, mert a munkát tekintik minden öröm forrásának a földön, nem pedig csak egyszerűen „keresetet" látnak benne. Egész szellemi lényüket és akaraterejüket odaadják a technika megújításának, az új termelési módszereknek. Érzik és tudják, hogy ők az élenjáró, messze a jövőbe haladó évszázad gyermekei. Jólesik nekik és szeretik a szomszéd közelségét, a kollektívában, mint az alkotáshoz szükséges környezetben való életnek s munkának boldogságát, amely nélkül előbbre jutni nem lehet és amely nélkül még levegőt sem szívhat az ember. A közlés, a tapasztalatcsere nagy öröme természetükké vált, mint folytatása munkájuknak, annak, hogy téglákat raknak egymásra, munkapadjukon dolgoznak, bevetik és gyomlálják a mezőt, ihletett könyvüket írják. Szükségletükké vált művészetük, tudásuk, mesteri munkájuk módszereinek átadása. Ezek az új jellemvonások annak az új embernek az arculatán, akit „korunk hősének" nevezünk. Egykor egy öreg író szójáték formájában azt mondta, hogy az ember lényegében „a század arca", amelyen a korszak legfontosabb sajátosságai, ízlése, tulajdonságai, céljai megmutatkoznak.

Szovjet korszakunk arculatán már láthatók az új korszak alapvető sajátosságai. A forradalom előtt sok tintát elhasználtunk az iskolákban arra, hogy Pecsorint jellemezzük.* Fiatalságunk most már nem is igen érti meg, hogyan lehet egy ember állandó unalmát és mélabúját olyan „érdekességnek" látni, amely ezt az embert jelentőssé teszi, hogyan lehet az állhatatlanságot és a hűtlenséget „rejtelmességnek", a semmittevést pedig „hősiességnek" felfogni. Semmi kétség azonban, hogy Pecsorin hős volt a maga szörnyű korában, világosan és szemléltetően fejezte ki a kivezető út hiányát ebben a korban, amikor az önkény-

uralom halálra sorvasztó és dermesztő rendszerében semmi lehetőség sem nyílt az emberi erők felfejlődésére, sőt még arra sem, hogy a tehetséggel megáldott értelem kitűnjék. Nekünk is megvannak a magunk Pecsorinjai, de ezek már szovjet emberek, akik csak véletlenül viselik a Pecsorin nevet. Ők szintén korunk hősei. Vegyük például Ivan Pecsorin szibériai esztergályost, az omszki vasútvonal kocsijavító műhelyének munkását. Amikor nyilvánosságra hozták az ötéves tervet, ceruzát, papirost ragadott és félrevonult, hogy számításokat végezzen. Nem sietett. Szép lassan, alaposan számolgatott és azután kijelentette, hogy a neki kimért ötéves feladatot egy év alatt teljesíti. És teljesítette is. Ilyen Pecsorin sok van nálunk.

Egymás után hallatják hangjukat a szovjet emberek és vállalnak kötelezettséget, hogy határidő előtt teljesítik az ötéves tervet. Ez a mozgalom a munkások millióit ragadta magával, tömegmozgalommá vált és már módunkban van a mozgalom eredményeit összegezni. Vaszilij Jusko mozdonyvezető megígérte, hogy négy év alatt teljesíti mozdonya futásának ötéves tervét. A második év végére már a harmadik év tervét is teljesítette. Mihail Davidov, a tulai gyár vasesztergályosa kiszámította, hogy öt évnyi tervet már az ötéves terv első évében teljesíthet. És teljesítette is.

Pjotr Alekszandrovics Agafonov mozdonyvezető 1939-ben bejelentette, hogy mozdonya egyetlen gyári javítás nélkül 500 000 kilométert fut be... Agafonov így mondta el:

„Amikor ezt bejelentettem, nagy lárma támadt.

— Sokat markolsz! — kiáltotta valaki. Néhány mozdonyvezető szembetűnő bizalmatlansággal fogadta nyilatkozatomat. Tanakodtak egymás között, számolgattak ceruzával a kezükben. Az egyik mozdonyvezető hangosan megkérdezte:

— Hány évet kell majd utazni?

— Öt, de lehet, hogy hat évet — mondottam.

— Nem, ez lehetetlen, javítás nélkül nem megy. Nem bírja a kazán ilyen sokáig."

Agafonov azonban kitartott. Kötelezettséget vállalt. Közben kitört a Nagy Honvédő Háború. Óriási feladatok hárultak a közlekedésre. Agafonov a front kiszolgálására mozdonycsoportot szervezett, minden erejét beleadta, szívvel-lélekkel a haza védelmét szolgálta. Sokan egészen természetesnek tartották volna,

* Pecsorin, Lermontov „Korunk hőse" c. regényének a hőse. — (A ford.)

ha a béke idején vállalt kötelezettség háttérbe szorul az új viszonyok között, amikor feszült erővel kell dolgozni a front érdekében, amikor a mozdonyok forgalmát csökkenteni kell, viszont fokozni gyorsaságukat, meghosszabbítani a szerelvényeket, és éjjel-nappal katonaszállítmányokat vezetni az Uralból a frontra. P. A. Agafonov azonban bolsevik volt és szovjet polgár, aki adott szavát keményen állja és nem fecseg hiába. A háború egész ideje alatt nemcsak emlékezett vállalt kötelezettségére, hanem teljesítette is. Egyesek már el is felejtették Agafonov ígéretét. De a cseljabinszki mozdonyvezető, aki kitűnően dolgozott a védelem érdekében és a háború alatt nagy kitüntetést, Leninrendet kapott, 1946. június 10-én bejelentette, hogy mozdonya 500 000 kilométert futott már be közép- és kapitális javítás nélkül és ezzel teljesítette kötelezettségét. Ez alatt az idő alatt az előírás szerint, a fennálló szabályok alapján, mozdonyát egyszer kapitális javításra, kétszer közepes javításra és tizennégyszer süllyesztőgödrös javításra kellett volna adnia, de ő beérte mindössze kilenc süllyesztőgödrös javítással. A háborúutáni ötéves terv első évében mozdonya még mindig olyan jó állapotban volt, hogy nem szorult kapitális, hanem csak közepes javításra. Az ember büszke hazájára és népére, örömmel telik el szíve, amikor ilyen embereket lát és tetteken tapasztalja, mily erős az akaratuk és mily hűségesen ver a szívük. Ilyen emberekkel mindent, de mindent véghez lehet vinni. Ezekben az emberekben sohasem csalódunk, nem vesztik el a fejüket és nem hátrálnak meg.

Az ilyen emberekről mondta V. M. Molotov ország-világ hallatára: „A mai szovjet emberek lelki arculata mindenekelőtt abban a tudatos viszonyban mutatkozik, amely munkájukhoz, mint társadalmi fontosságú ügyhöz és mint a szovjet állam iránti szent kötelességhez fűzi őket...

Széltében-hosszában elterjedt most az az új mozgalom, hogy a munkások az évi tervek és az egész ötéves terv határidőelőtti teljesítésére személyes kötelezettséget vállalnak. Ez a háború előtti időben még nem volt. Moszkvában, Leningrádban, a Donyec-medencében erőteljesen fejlődik ez a mozgalom, amely a munkások és munkásnők szocialista öntudatáról tanúskodik."

Korunk hőseinek ezek a nagyszerű, igazán kiváló tulajdonságai kétszer olyan erősek és kétszer olyan szépek még azért is, mert nem véletlenül, csak egyes emberekben található tulajdonságok és nem is az égből hullottak alá. Lenin és Sztálin pártja,

az új világ nagy vezérlő ereje szülte, irányította és szilárdította az emberekben ezeket a tulajdonságokat, tudatosan, évről évre, egész nagy életünk során. Mint virágokat a kertben, úgy nevelték és öntözték az új szovjet rendszer emberi jellemeit, ennek a fáradhatatlan kertésznek az embereit, aki tudja, hogyan kell irányítani az embert, ismeri az új, igazán mélységes emberiesség szépségét és erejét.

És korunk hősei jól tudják ezt, hálásak is nevelőjüknek. „Egész életemben emlékezni fogok Kunyikovra, az osztályvezetőre" — mondta Bikov esztergályos. Miért? Azért, mert Kunyikov, a kommunista, egyike volt azoknak, akik Bikovban a párttudatot, a munkához való pártos viszonyt kinevelték. Bikov később éppen a párttudat segítségével tudta megszerezni nagy műszaki tudását. Amikor a kommunista Agafonov először alakított brigádot a komszomolistákból és ezt a brigádot „komszomolista-brigádnak" nevezte el, a következőket mondotta brigádtársainak: „Értitek, mit jelent ez? Ez a név kötelezettséggel jár. Ha mozdonyotok eddig egyszerűen csak rendben volt, akkor most már mintaszerű rendben kell majd lennie." Munkásaink a Párt nevéhez, a Komszomol nevéhez fűzik a legnagyobb munkateljesítményeket, a munkateljesítmény legmagasabb formáit. A kommunistának, a világ legélenjáróbb emberének az élenjáró technikát is ismernie kell, mindenüt elől kell járnia: a huszas években a polgárháború, a harmincas években a sztálini ötéves tervek teljesítésének első hadállásaiban, a negyvenes években a Honvédő Háború és a háborúutáni új ötéves terv nagyszerű frontjának első harcvonalában.

Ilyen most korunk hőse, az öntudatosságban, cselekvésben és meghittjeihez való viszonyában egyaránt élen haladó ember.

1. Mendelejev az Ural jövőjéről

A múlt század kilencvenes éveinek vége felé az öreg és súlyosan beteg D. I. Mendelejevet, aki már élete vége felé közeledett, a pénzügyminisztérium felkérte az urali ipar helyzetének megvizsgálására. Az Ural ebben az időben súlyos válságot élt át. Az állam tulajdonában lévő gyárak mind veszteséggel dolgoztak, a magántőke gyárai sem fejlődtek, az ipar műszaki berendezése még a dédapák korának színvonalán volt. Ki kellett deríteni a hanyatlás okait és megtalálni az eszközöket kiküszöbölésükre.

Nehéz feladat volt az öreg tudósnak, hogy ilyen hosszú és az akkori időben még bonyolult utazásra szánja el magát. De Mendelejev szibériai származású ember volt. Felébredt benne a honvágy szülőföldje iránt. Később ő maga így írt erről:

„Nemcsak a hivatalos ügyek szólítottak Tobolszkba, odaszólítottak még gyermekkorom emlékei is. Ott születtem, ott jártam gimnáziumba, bizonyára él még ott valaki, aki emlékszik családomra. Az üveggyárban, amelyet nagyanyám vezetett, szereztem első benyomásaimat a természetről, az emberekről és az iparról. Csaknem ötvenegy éve annak, hogy nagyanyám engem, az örökösét, a gimnázium befejezése után Moszkvába vitt. Már régóta, évről évre készülődtem meglátogatni szülőföldemet, de nem sikerült. Ezért különös érzéssel utaztam oda ...“

Amikor Tobolszkba érkezett és a kis gyerekek „cédrus tobozokról és mézgáról“ (a vörösfenyő csaknem kiszáradt gyantájáról) beszéltek neki, amelyet Szibériában a gyerekek rágcsálni szoktak és amikor „asztalra került az aromatikus északi málna*, a bogyógyümölcsök legjobbika“, saját szavai szerint, „lelki szeme előtt meglepő világossággal rajzolódtak ki a régmúlt képei“.

Ilyen ellágyulás fogta el Mendelejevet élete alkonyán a Kelettel való találkozáskor.

1898 nyarán indult útnak magaválasztotta útitársaival — Zemjatcsenszkij mineralógus professzorral, Vukolov vegyésszel

* Északi málna: rubus arcticus.

és Jegorov technológussal. A nyarat azzal töltötték, hogy beutazták és tanulmányozták az urali bányákat és gyárakat. Az utazás eredményét az urali vasipar helyzetéről szóló három kötetben foglalta össze, amelyet a Pénzügyminisztérium adott ki 1899-ben.*

„Az urali vasipar" című könyv tartalma és formája egészen szokatlan. Vannak benne utazási naplók, kutatásokról szóló feljegyzések, egész kötetnyi elemzéseket tartalmazó javaslat, statisztikai szemlék, jellegzetes irattári dokumentumok.

Szokatlan ennek a könyvnek még a stílusa is: csaknem intim, meghitt szépségű természetleírások, az emberek elevenül megrajzolt arcképei, személyes visszaemlékezések és sorban mindjárt mellettük száraz tárgyilagos cikkek. De a külső darabosság és „rendezetlenség" ellenére vagy talán éppen azért Mendelejevnek ez a munkája olyan érdekes és fontos az „uralismerők számára, mint Nansen utazása a „Fram"-on a sarkkutatók, vagy Darwin utazása a „Biglán" a természetkutatók számára.

Mi az, ami a nagy tudós szeme elé tárult az Uralban? Leírja az Ural kincseit és nem fél attól, hogy nagyításért fogják korholni. Egész hatalmas tekintélyével állt helyt azért, amit leírt:

„Az urali ércek nemhogy rosszabbak, hanem általánosságban sokkal jobbak, mint a nyugateurópaiak, mind minőségüket és mennyiségüket, mind a kitermelés költségét és hozzáférhetőségüket tekintve. Hangosan kimondom, hogy a korunkban élő emberek az Uralból még Angliába is fognak szállítani, ha az érc megmunkálása az Uralban lehetőleg teljes fejlődést ér el. Bár én már hetvenes éveimet taposom, én is megélhetem még ezt, mint ahogy megéltem a kőolajkivitelt, mint ahogy előre megláttam tizenöt évvel a kivitel kezdete előtt, amikor még amerikai petróleumot szállítottak nekünk. Ha én magam nem, akkor gyermekeim és tanítványaim megélik, mert ez meglesz."

Ahogy az Ural természeti nyersanyagforrásait is, ugyanolyan nyiltan és világosan tárgyalja Mendelejev azt is, hogy ezeknek az urali anyagforrásoknak fejlődése az akkortájt fennálló társadalmi viszonyok közepette lehetetlen (a jobbágyrendszer maradványai, a posszessziós jog maradványai)*: „Határozott véleményem, hogy különös szívóssággal kell eltakarítani a

* „Az urali vasipar" három kötet, a Pénzügyminisztérium kiadása, 1899. E fejezet idézetei az említett háromkötetes munkából származnak.

* Posszessziós jog: a magántulajdonban levő gyárakhoz telepített állami jobbágyok munkaviszonyait szabályozó jog. — (A ford.)

földesúri viszonyoknak az Uralban még minden meglevő minden maradványát." Ugyanilyen élesen mond ítéletet az urali gyárak műszaki elmaradottságáról is. Nem félrendszabályokkal kell javítgatni ezeket a hibákat, nem szubszidiumokat és privilégiumokat kell adni a gyárosoknak, nem az avultat foltozgatni, hanem mindent, vagy csaknem mindent újra kell építenünk az Uralban, nem az elcsépeltet kell újracsépelni, hanem mindjárt jobban kell csinálni, hogy tíz év mulva ne kelljen mindent újra építeni."

Mendelejev nem elégedett meg általános jóslással és általános következtetésekkel. Naplójában tucatjával vet fel javaslatokat, amelyeknek egy részét még máig sem valósították meg, pedig bizony nagyon hasznos lenne, ha egyik-másik hivatalunk megszívlelné őket. Kitűnőek azok a fejezetek, amelyekben a tavdai erdőségekről szólva a szakszerűen végzett erdővágás, az állami ellenőrzés és az urali erdőségek védelmének jelentőségéről ír, azt követeli, hogy meg kell őrizni őket a jövő érdekében.** Az erdők — a föld lélekzetvételе, a föld takarékkönyvei, amelyek az ország víztartalékait őrzik. Az erdők rendszertelen irtása kiszárítja a földet. Az Uralban különös vigyázattal kell az erdőket védeni, mert ez a feltétele annak, hogy az iparnak olyannyira szükséges víz megmaradjon. Nem feledkezett meg Mendelejev a közlekedési kérdésről sem. Hangsúlyozta és előtérbe állította a kis vizi utak jelentőségét, „amelyek gondos szabályozásra várnak".

Legtöbbet és legérdekesebbet azonban a technikáról mondott Mendelejev. Az urali olvasztókemencék abban az időben még özönvízelőtti állapotban voltak. Pedig Európában már a fejlődés és emelkedés „mézesheteit" élték azok az iparágak, amelyek a kohászat hulladékainak és melléktermékeinek felhasználásával foglalkoztak. Mendelejev utat mutatott gyárainknak, hogyan lehet kihasználni a nagyolvasztók gázait a motorok számára; példának hozta fel a belgiumi Coquerille-gyárat, amely először állított üzembe Simplex-rendszerű, kohógázzal hajtott motort. Martin szellemes szavaira hivatkozott, hogy idővel „az öntöttvas a kohóolvasztás melléktermeke lesz". Mendelejev mintegy agitált ezzel a paradoxonnal, amely a Martin-kemence megteremtőjének szájából röppent ki, hogy elkápráztassa az orosz mérnököket azokkal a pompás és vonzó lehetőségekkel, amelyeket a kohászati ipar hulladékai és melléktermékei nyujtanak.

** Lásd Szemjonov professzor könyvét az urali erdőiparról, amely néhány év előtt Szverdlovszkban jelent meg.

Mendelejev mondotta a híres szavakat, hogy az ő idejében és a régi világban, amelyben ő élt, „megfeledkeznek a feltalálókról és a találmányokról". A találmány nemcsak „szerencsés véletlen", „aranyrúd, amelyet a földön találtak". Nem, „hogy meg lehessen találni, nemcsak nézni kell és figyelmesen nézni, hanem sokat kell tudni is, hogy tudja az ember, hová nezzen... Szükséges az is, hogy keresni tudjon az ember, tudni kell meglátni a láthatatlant, érezni a bekövetkezőt, mintha már jelen is lenne, kísérletezni, nem szabad elveszteni a bátorságot, ha kudarc ér vagy nehézségek tornyosulnak elénk, szívósnak kell lenni és sokat dolgozni!" Olyan gondolat ez, amelyet szeretnék mindig szemem előtt tartani, éppúgy, mint egy másik orosz lángelmének, Pavlovnak útmutatását, amelyet az ifjúsághoz intézett híres levelében hagyott hátra. Mintha előre látta volna, vagy maga tervezné azt a munkát, amelyet később Grum-Grzsimajlo végzett, hogy generátorgázt nyerjen fából, mintha ő hívta volna életre a tudós urali favegyésznek, Kozlovnak, nevezetes kísérleteit: kenőolaj előállítását faszénből, úgy írja a következőket: ha „fából szenet" égetnek (az erdőben), „kárba vész csaknem felerésze annak a hőtermelő képességnek, amelyet el lehetne érni, ha ezt a munkát — még feltalálókra váró — korszerű módon végeznék el". A gáz melléktermékeinek kihasználása, amiről Mendelejev szólt, most is fontos terület még ipari tervezőink számára. Egyik-másik nagyobb vegyészeti gyárunk tervezésénél (például műgumi- és alumíniumgyárak Örményországban) még most sem gondoskodnak gázfelfogókról, nincs semmiféle berendezés számos értékes hulladék felhasználására és a maró füst ártalmatlanná tételére. Minden urali bányásznak ismernie kellene Mendelejev klasszikus útmutatását arról, hogy a földalatti szénrétegek gyakori földalatti meggyulladása az Uralban lehetőséget nyujt olcsó gázgenerátor nyerésére. Ez az útmutatás mind máig nem vesztette el aktualitását:

„... A szénrétegek meggyulladásáról és égéséről szólva, azt hiszem, ki lehetne használni ezt. Úgy lehetne őket kezelni és irányítani, mintha az égés generátorban történnék, vagyis a levegő hozzáférkőzésének lehető kizárásával. Ebben az esetben a szénnek oxidálódnia kell és a rétegben „levegőszerű" vagy generátorgáz keletkeznék... Különösen érdemes a kísérletezés kezdetén megpróbálni, hogy a föld alatt olyan vékony kőszénrétegeket (rőfnél vékonyabbakat) változtassanak át égethető gázokká, amelyeket a szokásos módon nem aknáznak ki."

Csaknem félszázad telt el és Mendelejev gondolatai most is aktuálisak az Uralban.

De van még egy terület, ahol Mendelejev a jövőbe látott. A cárizmus idején úgy kezelték a kohászatot a hivatalokban, mint a bányaügy egy részét. Dmitrij Ivanovics élesen elítélte ezt az állapotot és azt követelte, hogy a kohászat önálló ügy legyen. Rámutatott, hogy a bányaügy kitermelő iparág és ezért a kohászatot a bányaügyi hivatal alá rendelni annyit jelent, mint „a len- vagy gyapottermesztést egykalap alá venni a fonással és a szövéssel, vagy az állattenyésztést a bőrfeldolgozással". A nagy tudós nemcsak önálló „kohászati minisztériumról" ábrándozott (vagy legalább is a kohászatnak a pénzügyekhez való rendeléséről), hanem arról is, hogy speciális főiskolát teremtsenek az Uralban, „kohászati intézetet", amely kohászati szakembereket képezne ki. Ebben a kérdésben is helyesnek bizonyult véleménye. Korunkban a fémkohászat már óriási bonyolult iparággá fejlődött, a kohászatnak eredeti szovjet hagyományai és kiváló tudósai vannak, akik sok tekintetben egészen új elméleteket állítottak fel. A szovjet hatalom megvalósította Mendelejev ábrándját az Uralban. A nagyszerű szverdlovszki „Ipari Intézet" már néhány éve bocsát ki kohászati szakembereket, akik nélkül nem lehetett volna felépíteni a korszerű urali kohászati ipart.

Mindaz, amit Dmitrij Ivanovics az Uralról írt, összhangban van Lenin és Sztálin alapvető kijelentéseivel a keleti ipari bázis jelentőségéről és sok tekintetben megelőzte szovjet tudósaink tevékenységét. Egy egész emberöltő telt el azóta, hogy teljesen elsöpörték a régi társadalmi viszonyokat. Csaknem egy emberöltő óta tanulják építőink „a technikát, a technika újjáépítésének" művészetét. Az új rendszer a Honvédő Háborúban hatalmas tűz- és vaspróbát állt ki. Számos tudósunk, akik előtt most megnyíltak az Uralban a kutató munka és alkotás lehetőségei, elismételhetnék Mendelejev élete alkonyán mondott jövőbelátó szavait, a bolsevik társadalmi tudománnyal gazdagítva őket:

„Az Oroszország jövőjébe vetett hit, amely mindig elevenen élt bennem, gyarapodott és megerősödött az Urallal való közeli megismerkedés következtében, mivel a jövőt a gazdasági feltételek határozzák meg. Ezeket a feltételeket pedig az energia, a tudás, a föld, a gabona, a fűtőanyag és a vas szabja meg, mégpedig nagyobb mértékben, mint bármilyen más, klasszikus tulajdonsággal bíró eszköz."

2. A Szovjetunió Tudományos Akadémiájának urali ülésszaka

A Tudományos Akadémia ünnepélyes urali ülésszaka 1942. novemberében nyílt meg Szverdlovszkban. Az ülésezésre mindenfelől érkeztek a résztvevők. Tudományos életünk virága, öreg, tiszteletreméltó zászlóvivői: csaknem mind jelen voltak és a szemlélő szinte úgy élvezte az óriási tapasztalatnak, az ész hatalmas munkájának és a magas szellemi fokon, feszült munkában eltöltött életeknek ezt a gyülekezetét, mint valami művészeti alkotást. A világoshomlokú, kékszemű Komarov tiszta, gyermeki mosolyával, a takaros, ősz Bajkov, az eleven és gyorsmozgású, szűntelenül hunyorgató Bargyin. Mellette M. A. Pavlov, akinek borzas „csehovi" szakállát minden urali olvasztár ismeri. A monumentális, mosolygó Ferszman. Favorszkij akadémikus bölcs és fenséges, a renaissance tudósainak fejére emlékeztető feketesapkás feje és még sokan, sokan mások. Itt suhan el előttünk egy nemes homlokú, deresedő, fekete fürtökkel övezett oroszlánfej: Orbeli akadémikus. Kameára emlékeztető, finom metszésű profil: Volgin. Itt meg Jemeljan Jaroszlavszkij jellegzetes, az egész Szovjetunióban jól ismert feje. A kiváló urali professzorok egész sora — Kikoin fizikus, Kozlov, „az erdész", a fáradhatatlan Sevjakov, Szukacsov, akik annyi érdemet szereztek az Ural naggyáfejlesztésében. Amott pedig egy katonazubbony: az ideges és gyors, szikár, sovány Szperanszkij. Alig három év múlt el és már néhányat közülük el kellett vesztenünk! De akkor még senki sem gondolt arra, hogy haláluk oly közel van. A tudósok fiataloknak látszottak.

Szovjetországnak mindig nagy szüksége volt a tudományra. Szüksége volt rá a helyreállítás és újjáépítés szakaszaiban, szüksége volt a három ötéves terv idején. De sohasem volt még olyan szemléletes, oly élesen átérzett tudományunknak társadalmi szerepe, a szovjet tudományos tevékenységnek hazafias, emocionális oldala, mint a Honvédő Háború idején.

Az iparral egyidejűleg a Tudományos Akadémia is Keletre költözött. Szverdlovszkba szállították a laboratóriumokat és könyveket, a tudományos intézeteket és felszereléseket. Ide érkeztek a tudósok és tanulók. Ahogy elhelyezkedett itt az ipar — a helyi működő gyárak új üzemekkel bővültek — éppen úgy a tudományos intézetek is otthonos környezetet találtak a gyári laboratóriumokban, az ilmenyi védett területen, a bányákban, és gyakorlati tevékenységük mindjárt hatalmas méretekben indult

meg. Ez a kiszállás az eleven környezetbe, az eleven életnek ez a mindenütt érezhető jelenléte, a lehetőség, hogy valamely tudományos témát ne csak nagy kísérleti méretekben dolgozzanak fel, hanem mindezt mindjárt a társadalom javára is fordítsák és a haza honvédelme érdekében megvalósítsák: mindez nem maradt nyom nélkül az akadémikusok számára sem.

De az uraliaknál is mély nyomot hagyott a legkiválóbb akadémikusok urali tartózkodása. A nagy tudósok a tudományos dolgozók egész tömegét vonták magukhoz, szigorúbb, komolyabb önbírálatot és értékelést követeltek. Ezzel lehetetlenné tették, hogy meglazuljon a munkához való viszonyuk, pedig az gyakran előfordul olyan emberekkel, akik hosszú időn keresztül nem érzik senkinek az igényes, követelő, bíráló tekintetét.

A színházakban és gyűléstermekben, a könyvtárakban és laboratóriumokban, a múzeumokban és az étkezőkben két télen át szemléltük nagy tudósaink deres, ezüstös fejét, amelyekben hét évtized óta él és gyarapodik a fáradhatatlan kutató gondolat. Láttuk világos szemüket, amelyet még nem érintett az aggság: nem homályosodtak, nem vesztették el fényüket és éleslátásukat. Suttogva emlegettük egymásnak az alkotó munkásságban ragyogó neveket, amelyeket a szovjet nép figyelme tüntetett ki. Lehetetlen volt észre nem vennünk, mily eleven hatással vannak ezek az emberek egész környezetükre.

A színész érzékenyebbé vált a hamis hang iránt, a maga és a dramaturg hamis hangja iránt, mert ezt a hangot finomabb hallással mérte. Az előadó gondosabban válogatta meg a szavakat és komolyabban indokolta őket. A könyvtárosnő a könyvek keresletének, használatának a módszerén, a bibliográfiai kiválasztáson, a körülötte szokatlanul megelevenedett könyvespolcok láttán tanult, és megtanult új módon és jobban kiszolgálni, új módon felfogni a könyvkeresletet, élesebben érezni a könyvtári készlet elégtelenségét. A laboratóriumokban merészebbek lettek az emberek, mert eddig nem ismert, eredeti feladatokat kaptak.

A múzeumok dolgozói is magasabb elvi alapon értékelték a „múzeum" fogalmát. A külső cikornyásság, vagy ellenkezőleg, külső elhanyagoltság, az üres helyek, egyes tagozatok hiánya, a bemutatás hiányos tudományossága, kevés elgondoltsága, a kiállítási tárgyak rendszertelensége: mind megannyi tipikus hiánya az olyan vidéki múzeumoknak, amelyekre sokáig nem fordítottak figyelmet és amelyeknek közönsége nagyrészt igénytelen volt — mindez egyszerre szembetűnővé vált, szúrta a szemet, olyan tűr-

hetetlen állapotnak érezték ezt, aminek sürgősen véget kell vetni. Éppen ez a két háborús tél volt az a tényező, amely élesen rávilágított az Ural könyvespolcainak és tájismertető múzeumainak hiányosságaira. Ebben az időben lett tűrhetetlenné, hogy a könyveket a kölcsönzők maguknál tartották, egymásnak adogatták tovább, de nemcsak a könyveket, hanem az irattári dokumentumokat, a múzeumok kiállítási tárgyait is. Szembetűnővé váltak azok a bosszantó kis hibák, amelyek még az oly kiváló intézet kiállítási tárgyainak a jegyzékében is tapasztalhatók voltak, mint a szverdlovszki új geológiai múzeum.

Az egymás kölcsönös gazdagításának ez a tapasztalata a Tudományos Akadémia urali ülésszakán mindenben érezhető volt. Érezhető volt abban, hogy a programm jellegzetesen különbözött tárgyilagosságával és gyakorlatiasságával az ünnepi ülésszakok* szokásos programmjától. Érezhető volt abban, hogy tömegesen tódultak az ülésekre vendégek: munkások, tanulók, tanfolyamhallgatók, háziasszonyok, az előadásokat akarták hallgatni, olvasták a folyosókon kiállított grafikonok szövegét, mohón nézegették az Akadémia tudományos kiadásait. És végül érezhető volt az előadásoknak a módszertani felépítésében is.

Milyen új tulajdonságokkal gazdagította a háború a szovjet tudományt?

Azok a reális feladatok, amelyeket tudományos munkásaink a honvédelem érdekében teljesítettek, különös világossággal tárták fel a gyakorlat és az elmélet kapcsolatát. Lugovcev akadémikus, a kohászati eljárás kiváló szakembere egy közgazdásszal társult, mert a statisztikai módszer, az úgynevezett „nagy számok statisztikája", mint kiderült, kulcsot adhat a kohóban végbemenő bonyolult égési folyamatok problémáinak megoldásához. A vegyészek a biológusokkal és agronómusokkal szövetkezve új gyümölcs- és főzelékaszalási módszert gondoltak ki, amely megőrzi a gyümölcs és főzelék vitamintartalmát. Ezek a példák csak egyes, hirtelenében előkapott tények száz meg száz hasonló példa közül.

A gyakorlat és elmélet kapcsolata még a közlekedés tudományában is sajátszerűen jelentkezett. Az Uralban minden honvédelmi feladat a szállítás kérdésével volt kapcsolatos. Obrazcov akadémikus, a közlekedés szaktudósa — akinek hófehér haját és eleven, rózsás arcát, erélyes és mindig egyenes felszólalásait

* A november 16-iki reggeli ülésen Joffe akadémikus előadása szerepelt: „Az exakt tudományok fejlődése a Szovjetunióban és szerepük a Honvédő Háborúban". A második előadás a technikával foglalkozott. Bargyin és Vinter mérnökök voltak az előadók.

sokszor látták és hallották az urali vasutasok gyűlésein — az „egységes technológiai folyamat"-nak a közlekedésben való meghonosításán dolgozott, hogy fokozza a vasút szállítóképességét. Mit jelent ez? A vasúti kocsit elindították, a címzett: a gyár. A kocsinak tehát két gazdája van: az állomás és a gyár, vagyis a közlekedés és az ipar. Két gazda rendelkezik a sorsa felett. Ennek az a következménye, hogy a vasúti kocsi akkor, amikor egy és ugyanazon a pályán, egy és ugyanazon a földön áll, amikor egyik gazdától a másikhoz kell mennie, bürokratikus huzavona, átadás, papirok kiállításának lesz a tárgya, vesztegel és természetesen nem teljesülhet a grafikon. Az egységes technológiai folyamat a közlekedésben azt jelenti, hogy a szállítás és a kirakodás egységes folyamat lesz, nem szakad meg két, időben elválasztott műveletre. Az egységes technológiai folyamatnak a gyakorlatban két különböző hivatalt, az elméletben pedig két különböző tudományt kell egybekapcsolnia.

A katonai megrendelés, a honvédelmi ipar eleven igénylése — mint minden életrevaló jelenség — nem fér el valamely egyetlen tudományág keretében, hanem gyakran két vagy három tudományos ág, két vagy három szakma együttműködését követeli. Ezért a tudományos munkát az Uralban a háború alatt és különösen az utolsó tíz hónap alatt sokkal nagyobb mértékben, mint valaha, komplex módon, összetetten, különböző szakmájú tudósok csoportjai végezték. Az Ural és Kazahsztan nyersanyag-bázisainak felderítésében, amely Komarovnak, a Tudományos Akadémia elnökének vezetése alatt folyt, geológusok, bányászok, kohászok, technikusok, tervmunkások és közgazdászok vettek részt.

Orbeli akadémikus nevezetes kijelentést tett az ülésszakon. Visszaemlékezett arra, milyen megátalkodott individualisták voltak a tudósok még egy negyed évszázaddal ezelőtt is. Mind arra törekedtek, hogy csak egymagukban dolgozzanak és számukra már maga a „tervszerűség" szó is erőszakot jelentett az alkotó gondolaton. Most pedig, mondotta, „mindegyikünk szerencséjének tartja, ha minél több munkatárs sereglik köréje, ha lehetőség nyílik számára, hogy — bár rendkívül érdekes tudományos kutatásról van is szó — az egyéni végrehajtó helyett parancsnok és végrehajtó lehet, aki a tudományos dolgozók többé-kevésbbé jelentékeny seregét vezeti". Ez az észrevétel legalább is huszonöt esztendőre előre megszabja a tudományos munka irányzatát. Ez az irányzat azonban a leginkább érzékelhetővé és szembe-

tűnővé éppen az Uralban és éppen a háború évei alatt vált. Éppen ez az oka, hogy a kormány is elismerte tudósainknak az Uralban végzett nagy munkáját és egész tudós-csoportot tüntetett ki Sztálin-díjjal. Azok a tudósok, akik az ilyen komplexszerűen végzett tudományos munkák részesei voltak, nem egyénenként nyerték el a Sztálin-díjat, hanem mint egy tudós brigád tagjai.

Az Uralban végzett tudományos munkákról nem lehet részletesen írni, mert katonai feladatokra vonatkoznak. De egyetmást, ami elvileg újat jelent ezekben a munkákban, meg lehet említeni, legalább is általános vonalakban. Rámutatok egy fontos körülményre, amit az üléseken is megjegyeztek.

A különböző szakmák emberei, akik ugyanazon a tudományos kérdésen dolgoztak, kénytelenek voltak megoldani számos határkérdést, olyan kérdéseket, amelyek az ő tudományuk és a szomszéd tudomány között fekszik. Ez igen nagy és fontos mozzanat a tudomány fejlődésében.

Még nemrég (az egész múlt évszázadban és a mostani évszázad elején) a tudomány szüntelenül újabb és újabb szaktudományokra osztódott és minden egyes szaktudomány új szakkifejezésekkel dolgozott. Ennek következtében lassankint a szomszédos tudományok már nem is értették meg egymást. Tudósainknak a honvédelem javára végzett gyakorlati kutatásai most tudományunkban végbemenő újabb folyamatot indítottak meg: óriási mértékű hajlam mutatkozik a kölcsönös megértésre, az együttműködésre és a szintézisre, arra, hogy *megszűnjenek az elválasztó vonalak a tudomány egyes ágai között*. Világosan Joffe fizikus fejezte ezt ki előadásában:

„A szovjet tudomány jellegzetes vonása azoknak a problémáknak a fejlesztése, amelyek a tudás különböző területei között húzódó határokon fekszenek. Szemjonov, Framkin, Tyerenyin és Kondratyev, Roginszkij és Szirkin tudományos iskolái betömték azt a hézagot, amely a fizikát és a kémiát elválasztotta. Ennek következtében a vegyészet kihasználta a korszerű fizika haladó eszméit."

Megemlítésre méltó még a következő körülmény: a szerzett történelmi tapasztalat mintegy megszüntette a választóvonalat az „exakt" és a „humanitárius" tudományok tudósai között is. Természetes, hogy ez a választóvonal a mi viszonyaink között, a szovjet valóságban már alig több, mint feltételes, mert ezt a választóvonalat már évtizedek óta fokozatosan, de állhatatosan eltünteti új, nagyszerű világnézetünk, mind természettudományos

pontosságával, mind filozófiai mélységével. De formálisan még fennáll ez a különbség és a legszívósabban az anyag feldolgozásának módszerében tartotta magát. Az Akadémia urali ülésszakán mégis érezhető volt, hogy már ez a módszertan is változik.

Az ú. n. exakt tudományok előadói — Bajkov, Ferszman, Ioffe L. Orbeli, Bargyin, Obrucsev akadémikusok — úgy beszéltek a geológiáról, technikáról, asztronómiáról, matematikáról, fiziológiáról, mint a ma valamely eleven darabjáról, amely szoros kapcsolatban van a honvédelemmel, az iparral, a katonai megrendelésekkel. Az exakt tudományoknak ez a „történelmesítése" éles fényt vetett társadalmi értelmükre és a humanitárius tudományokkal egysorba állította őket.

A humanitárius, vagy helyesebben a társadalmi tudományok előadói — Jaroszlavszkij, Alekszandrov, Tarle, Tolsztoj — a ma történelmét, a mostani kulturális jelenségeket tárgyalva arra törekedtek, hogy pontos fogalmazást, a jövendő pontos prognózisát adják és felfedjék a társadalmi-történelmi folyamatoknak a tényekben mutatkozó törvényeit.

Ez a kettős mozgás — az exakt tudományoktól a társadalmi felé, a humanitárius tudományoktól az exakt felé — az ülésszakon különös légkört teremtett, amelyet a filozófia levegőjének szeretnék nevezni.

Talán még sohasem volt korunk filozófiai magassága oly erősen érezhető, mint az Akadémiának ezen az urali ülésszakán, ahol tudósok a haza javára végzett leggyakorlatibb, legkonkrétabb munkáikról számoltak be. E gyakorlati munkák hatalmas lökéssel vitték előre a kor filozófiai felismeréseit, a tudomány fejlődését.

Ezért azok a tudósok, akik igaz hazafisággal, állampolgári kötelességük valódi megértésével, fenntartás nélkül kiléptek dolgozószobájuk, laboratóriumuk csendjéből és a gyárakba, műhelyekbe, mezőkre mentek; akik ugyanolyan szenvedéllyel szentelték magukat a honvédelem feladatainak, mint az üzemek munkásai munkájuknak: ezek a tudósok kerültek első sorba a világtudomány fejlődésében, a korszerű elméleti gondolat előbbrevitelében.

3. Irodalom és tudomány

Csodálatos időben élünk.

Olyan időben élünk, amikor a tudomány jelentősége országunkban rendkívül nagyra nőtt és egyre jelentékenyebbé válik a művészetben is az ismereti elem. A negyedik ötéves terv az új technikán és a gépesítésen, vagyis a tudományos gondolaton

alapul. A tudomány segítségével hatalmas fordulat elé kerültünk, soha nem látott, nem hallott erőforrások nyílnak meg előttünk. Már közel van az az idő, amikor ez az energetika valósággá lesz. Emlékezzünk csak Lenin nagy jelszavára: „kommunizmus a szovjet hatalom plus az egész ország villamosítása". Kétségtelen, hogy ez az új energia is a maga pozitív alkalmazásában ilyen tényezővé válik a kommunizmusban. Sok emberi energiát pótol, megsemmisíti az úgynevezett „tanulatlan munkát" és megsemmisíti még a „tanulatlan munkás" fogalmát is. Óriási hatalmat ad kezünkbe és megkönnyíti a kommunizmusba való átmenetet.

Közömbös maradhat-e a szovjet irodalom, amikor országunkban ilyen mértékben növekedett a tudomány jelentősége?

Vessünk egy pillantást az irodalomtörténetre. Az irodalom sohasem volt közönyös a tudományos gondolattal szemben. Nagy, elvileg fontos tudományos felfedezések küszöbén az író, a művészet embere, aki gondolatát képekben fejezi ki, mindenkor a felfedezések szószólója a társadalomban, egész szenvedélyével odaadta magát, regényekkel és elbeszélésekkel szolgálta a felfedezéseket.

Lomonoszov alakjában a tudós és a költő, a gépész és a nyelvész, a vegyész és a filozófus egyesült. Lomonoszov hatalmas alakja nagy példaként lebeg egész szépirodalmunk előtt. Lomonoszov pontos tudást és sokoldalú műveltséget hagyott örökbe az orosz irodalomnak; örökbehagyta azt a képességet, hogy a tudományt egybe kell kapcsolni az élet kérdéseivel. És nyíltan meg kell mondanunk, hogy irodalmunk legkiválóbb képviselői mindig hívek maradtak Lomonoszov hagyatékához. Ragyiscsev nagyszerű irodalmi hagyatéka szibériai száműzetése idejéből egyúttal a messze jövőbe előretekintő nagy tudós és Szibéria fényes jövőjét megjövendölő költő hagyatéka is volt. Mikor Puskin a Pugacsov-felkelés történetét kutatta az irattárakban, történészi munkát végzett. A történésznek nem ártott, hanem csak használt a lángelméjű művész éles tekintete. Gogoly már dicsősége zenitjén állott, mikor állhatatosan törekedett arra, hogy tanár lehessen az egyetemen, és nagyon elmélyülten dolgozta ki történelmi előadásait. Nyikoláj Szazonov, a negyvenes évek balsikerű írója, aki Herzennel és Ogarjovval együtt látogatta az egyetemet, cikket írt Turgenyevről. Cikkében megkérdezi, mivel tudta a híres orosz regényíró helyreállítani az irodalomban „a nemzeti hagyományok" láncolatát, amely Puskin halálával megszakadt. Válasza így hangzik: „Azzal a képességgel,

hogy a gondolat erejét egyesíteni tudta az ihlet fellobbanásával." Turgenyev fő ereje szerinte az volt, hogy „tudós és erudíciója van".

Az új, materialista alapon felépült enciklopédikus rendszerű ismeretek alkotói a XVIII. század Franciaországában írók voltak. Hatalmas erejű tollával Diderot rendszeresítette, általánosította, népszerűsítette azt, amin korának száz meg száz matematikusa, orvosa, csillagásza, fizikusa, vegyésze dolgozott a laboratóriumokban, a dolgozószobákban és a csillagvizsgálókban. Pedig hát Diderot igen nagy művész volt. Kis regényei: „Az apáca", „Rameau unokaöccse" a francia próza gyöngyei. Figyelemreméltó, hogy Diderot-tól, az ő iskolájától elindulva a fejlődés vonala nem a tudományban, hanem éppen az irodalomban észlelhető. Ez a fejlődési vonal a XIX. században Stendhal-lal, Flaubert-rel, Balzac-kal folytatódik, akiknek művészi prózája olyan pontosan tükrözte vissza az életet és át volt hatva a lélektan alapos tudásával. E nagy írók művei olyan alaposak és részletezőek voltak, hogy a kritikusok Stendhalnak ezt a pontosságra való törekvését „tudományosnak", Flaubert írói módszerét „kísérleti tudományosnak" nevezték, Balzacnak pedig sokszor szemére vetették regényeinek azokat az „unalmas" oldalait, amelyeken kora tudományos felfedezéseit tárgyalta.

Balzac regénye, a „Szamárbőr", ez a kompozícióját tekintve tökéletes regény, mintaképül szolgálhat a tudomány és irodalom kapcsolatára. A regény tartalma fantasztikus. Érdekes megjegyezni: Balzac éppen fantasztikus cselekményt választott arra, hogy segítségével szinte ritkaságszámba menő realista tartalmat nyujtson. Röviden megemlékezem a regény cselekményéről. Egy fiatal ember, akit a nyomor kétségbeesésbe és az öngyilkosság gondolatára hajtott, egy ócskásnál váratlanul egy darab keletről származott bőrt talál és megvásárolja. Ennek a bőrnek varázsos sajátossága van: tulajdonosának csak kívánnia kell valamit, és ez a kívánság nyomban beteljesedik. De a kívánság teljesedésével egyidejűleg a bőr is zsugorodik. Minél erősebben és mohóbban kíván valamit az ember, annál nagyobb mértékben és gyorsabban zsugorodik össze a bőr, végül is semmivé válik. A bőrrel együtt megsemmisül az ember is — sápad és sorvad. Amikor a talizmán teljesen eltűnik, tulajdonosának is meg kell halnia. Látszólag tehát úgy lehetne életben maradni, ha az ember lemondana vágyairól. De mit ér az ilyen élet! Emellett az ilyen élet mégis csak lehetetlen, mert az élő ember mindaddig,

míg csak él, nem mentes a vágyaktól. A szerencsétlen ifjú, aki sorsát a borzasztó talizmánhoz kötötte, mindenképpen igyekszik a talizmán hatalma alól kiszabadulni. Keresi a módját, hogy mesterségesen kinyújthassa a bőrt és így megóvja az összezsugorodástól. Balzac tehetsége itt éri el csúcspontját. Balzac nem többre és nem kevesebbre vállalkozott, mint hogy hősét végigvezesse korának egész tudományos rendszerén. És ezt a munkát ragyogóan, a legnagyobb művészettel, a szépség és kifejezőképesség olyan erejével végzi, ami mindörökre emlékezetes marad az olvasónak.

Hősét először egy madaraktól körülvett zoológushoz vezeti. A tudós éppen kísérleteket végez a szárnyason. A parókás, lelkes kis öregember lebilincselő előadást tart madarairól, az ázsiai szamárról, de mégsem tudja megérteni, miért zsugorodik össze a talizmán bőre. A hős ezután a gépészet tanárához, egy hatalmas, szikár emberhez megy, aki éppen tubákkal tömi az orrát. A professzor nem képes kabátját rendesen begombolni, de zseniális ujjaival az éppen kezeügyébe került tárgyakon — üvegen, tört virágcserepen, deszkán — ügyesen mutatja be a hidraulikus sajtó berendezésének elvét, amely Blaise Pascal matematikai eszméjén alapul. A regény hőse Blaise Pascalt csak úgy ismeri, mint írót, de nem tudja róla, hogy egyúttal tudós is. Elámulva kiált fel: „Hogyan, valóban a «Vidéki levelek» szerzője alkotta ezt?" A matematikus mosolyogva válaszolja: „Igen" és azt ajánlja az ifjúnak, hogy menjen egy gépészmérnökhöz, hogy a hidraulikus sajtó hatását kipróbálják a talizmánon.

A hős elmegy a mérnökhöz. Ezután következik a sajtó és működésének leírása olyan művészi erővel, amilyennel földrengést vagy tűzhányó kitörését lehetne ábrázolni. Vagyis úgy, mintha valami természeti jelenséget írna le az író. Kiderül, hogy a sajtó is tehetetlen. A hős most már vegyészt keres föl. A vegyész nagy szeretettel beszél neki a vegyi hatószerekről. De ezek a hatószerek is tehetetlenek a bőrrel szemben. A hős kínjában fiziológusokhoz és orvosokhoz fordul, kéri őket, hogy hosszabbítsák meg életét. Balzac korában a fiziológus orvosok sajátszerű filozófusok voltak, akik a társadalom világnézetét tükrözték. Balzac a korabeli tudományos gondolat három különböző irányzatát három orvosban, ezeknek az irányzatoknak képviselőiben mutatja be. Az egyik szervi orvos, a „szervi" iskola képviselője; a másik misztikus orvos, a „vitalisták" iskolájának képviselője; a harmadik a szkeptikus orvos, megfigyelő és élcfaragó ember. Az a

véleménye, hogy a legjobb elmélet az, amikor nincsen semmiféle elmélet.

Ezeknek a tudósoknak arcképeit élethűen, reálisan és groteszkul ábrázolja, mert a tudós jelleme, aki különc és ellentmondásokkal teljes ember, valóságos talált kincs a művész számára. Egy részről adva van az agy, amelyet lázba ejt a felfedezések szenvedélye; Balzac a következőket mondja róla: „A felfedezések dühe, hasonlóan minden más szenvedélyhez, olyan hatalmas erővel tép ki bennünket a világ hétköznapi ügyeiből, hogy még saját énünk tudatát is elveszítjük." Más részről ugyanennek az agynak a megnyilvánulása: kicsinyesség, kicsinyes önzés, szűkkörű, kaszti érdekek világa, zsugoriság, torzsalkodó, veszekedő, irigy természete a nagy embernek, akinek parókája félrecsúszik kopasz koponyáján, mélységes önzés és közönyösség a paciens iránt. Ez a jellemzés magát a francia Akadémiát ábrazolja akkori, maradi mivoltában. „Mi újdonság van a vegyészetben?" — kérdezik a vegyésztől. „Semmi, pangás, a vegyészet halott. Különben pedig, az Akadémia elismerte a szalicil létezését" — feleli irónikusan a vegyész.

Így tehát a „Szamárbőr" olvasója azonkívül, hogy a fiatal Balzac pompás írásművészetében, a regény fantasztikus tartalmában gyönyörködik, a szerelmi intrikák magával ragadó érdekességét élvezi — elbűvöli a két hősnő vonzó egyénisége — ezenkívül még éles és konkrét tudást is szerez a fiatal polgári társadalom tudományos kérdéseiről úgy, ahogy ezek a kérdések a múlt század húszas éveinek vége felé, a harmincas éveinek elején álltak, megismerkedik az akkori tudományos intézetek maró kritikáival és a tudomány embereinek típusaival. Balzacnak ez a könyve klasszikus írás mindnyájunk számára.

Az a meggyőződés, hogy az író számára igen fontos, „hogy tudós és erudicióval bíró ember" legyen, jellegzetes a XIX. század közepe táján, amikor az írók még alig húztak választvonalat az irodalom és a tudományos gondolkodás között. Ebben az időben még változatlanul foglalkoztak a tisztán művészi hagyatékon kívül tudományos munkálkodással is, írtak bíráló cikkeket. Mindenesetre éreztek bizonyos különbséget „irodalom" mint olyan és „művészet" mint olyan között.

A múlt századbeli folyóiratok címlapján mindig olvasható volt: „irodalmi és művészeti folyóirat", mintha az irodalom fogalma szélesebb lenne, mint a művészi próza vagy költészet, vagy a művészet bármely más ága önmagában véve.

1941-ben jelent meg a Kostojanc akadémikus érdekes könyve Szecsenovról, a nagy fiziológusról. A könyv elmondja, milyen feszült figyelemmel követték a 40—60-as évek írói a természettudományok fejlődését Oroszországban. De nemcsak figyelemmel kísérték. Közvetlenül érintkeztek a tudósokkal, megtermékenyítették tudománnyal könyveiket, viszont maguk is hatottak a tudomány fejlődésére. Kostojanc meghatározása szerint Herzen, Dobroljubov, Csernisevszkij, Piszarjov természettudományos nézetei mindent magukba szívtak, ami haladó szellemű volt Dawin előtt, és maguk is hozzájárultak az elméleti természettudomány haladásához Oroszországban.

Ha régi folyóiratok olvasásába merülünk, mindig érezzük irodalmunk és a tudomány közelségét.

A tudományhoz való közelségből fakadnak azok a mélységes gondolatok, amelyek Tyutcsev költészetében élnek. Csaknem egész irodalmunk részt vesz abban a harcban, amely Darwinért és Darwin ellen folyik. Érdekes, hogy A. P. Csehov már világhírű író volt, amikor szükségét érezte, hogy lerójja a kötelesség adóját saját „tudományával" szemben és komolyan dolgozott az orosz orvostudomány történetén.

A tudományhoz való viszony volt a próbaköve annak, reakciós vagy forradalmi-e az irodalom, mert semleges, közönyös viszony a tudománnyal szemben lehetetlen volt. Az írónak a tudományhoz való viszonyából meg lehetett állapítani az író politikai arculatát. Dosztojevszkij „Karamazov testvérek" c. regényében a tudományt a számára gyűlöletes „lázadással" kapcsolta össze, a „vegyészettel" szembeállította az emberi „lelket", ezzel le akarta alacsonyítani, meg akarta alázni a tudományt és éppen ezért Szmergyakovjának személyét azzal jellemezte, hogy szereti a „műveltséget". Emlékezzünk a cárizmus által elkínzott Tarasz Sevcsenko ihletett szavaira: „Ó, agronómusok, emberbarátok, gondoljatok már ki a sarló helyett valami más gépet: óriási szolgálatot tesztek ezzel a nehéz munkára kárhoztatott emberiségnek". Az ember nyomban megérzi azt a különbséget, amely e két lángelmét körüllengő légkör, politikai felfogásuk és az orosz művelődés történetében elfoglalt helyük között volt.

Nincs értelme, hogy ezeket a példákat továbbra is folytassuk. A tudomány jelentősége a múlt századbeli orosz írók irodalmi felfogásában többé-kevésbbé jól ismert előttünk.

Nem kevésbbé világos a tudomány szerepe a szovjet korszakban sem. Bár szovjet irodalmunk még fiatal, már is önálló műfajjá emelte a művészien megírt tudományos könyvet. Kiváló népszerűsítőink vannak, akiknek könyveit nagy haszonnal és élvezettel olvassák. Ilyenek például kiváló elbeszélőink: Iljin, Borisz Agapov, Gennagyij Fis, J. Rikacsov, Gumilevszkij (nemrég megjelent könyve a vasutakról tartós polgárjogot szerzett a könyvtárakban), N. N. Mihajlov (aki a földrajzot emelte művészetté) és még sok más író. De ha már összehasonlítást teszünk a múlttal, akkor ez természetesen még nem elegendő. A szovjet kultúra hagyományai még nagyon fiatalok. Az író maga is fiatal és csak nemrég lépett be az irodalomba.

Nemrég jelent meg a „Litye raturnaja Gazeta"-ban Kaftanov elvtárs levele, amelyben szemünkre hányta, hogy még nem írtak könyvet a diákokról, a szovjet diák típusáról, hogy a szovjet írók írásai még nem tükrözik főiskoláink életét. Sokan megéreztük ennek a szemrehányásnak mély igazságosságát. Ennek az „igazságnak egy részét" a szerkesztőségek rovására is írhatjuk, mert sohasem buzdították eléggé az írók érdeklődését a szovjet tudomány és a szovjet iskola kérdései iránt.*

De mégsem lehet az egész szovjet irodalmat azzal vádolni, hogy nincs kapcsolata a tudománnyal. Ellenkezőleg. A mai polgári irodalomtól elsősorban és főképpen éppen az különbözteti meg, hogy egész ereje és sajátszerűsége éppen a tudománnyal való kapcsolatában, különösen pedig a jelenkor leghaladóbb és legújabb tudományával, a marxizmussal való mélyreható kapcsolatában rejlik. Egyes szovjet kritikusok fő hibájának éppen azt tartom, hogy nem tudják megérteni, miben és hogyan tükröződik ez a kapcsolat irodalmunkban. Nem érzik, mennyire mélységes ez a folyamat, amelyben a marxizmus irodalommá oldódik, nem érzik azokat a mélységeket, amelyek a művészetünkről folytatott eszmecserét igen jelentőssé teszik és a legnagyobb filozófiai magasságba emelik. Gondolatomat egy példával magyarázom.

Nemrégen hallottam először Tanejev nagyszerű operáját, az „Oresteiá"-t. Szövegét Venksztern költő írta Aischylos drámája alapján. Az operát kamaraszínpadon, a Tudósok Házának termében adták elő. Komor, csaknem üres színpadot láttunk Favorszkij festőművész szűkszavú dekorációjával: néhány vonal-

* Kaftanov elvtárs a Szovjetunió felsőoktatásügyi minisztere. Itt említett levele óta már több olyan szépirodalmi mű jelent meg, amely a szovjet diákok életét tárgyalja. Trifonov „Diákok" c. műve 1951-ben magyar nyelven is megjelent az Új Magyar Könyvkiadó kiadásában. — (A ford.)

lal jelzi a görög portikusz,* az oszlopok és oszlopfők vázát, szinte csak rálehelve a meander díszítést. Ennyi az egész. A férfiak fekete himationban, a nők pedig selyem chitonban játszottak. Még azt sem mondhatjuk, hogy játszottak: a cselekményt az ének fejezte ki, amelyet szinte démoni erővel és szenvedéllyel a nagytehetségű zongoraművésznő, N. V. Judina kísért a zongorán. A színészeknek sem kothurnusuk, sem görög színházi álarcuk nem volt, kisszámú volt a kórus, le kellett mondani a fúriák szerepléséről, akik — a szerző elgondolása szerint — a színpadon üldözik Orestest. A színészek alig-alig festették arcukat. És mégis! A zene géniusza, a beszéd tisztasága és világossága, az előadás nagyszerű rendezése nyomban az ősi Hellas-ba, egy idegen és borzasztó világba röpített bennünket, olyan világba, amely megrázta a hallgatót idegen szellemével és erkölcsi szabályainak érthetetlenségével. Az Atreidák királyi dinasztiájának háza Achaiában. Agamemnon, akinek atyja egykoron lakoma közben olyan tálat nyújtott fivérének, amelyen annak darabokra vagdalt gyermekeiből készült étel volt. Aigisthos, e fivérnek életbenmaradt utóda bosszút áll Agamemnonon: elcsábítja Agamemnon feleségét, Klytaimnestrát s ráveszi, hogy ölje meg férjét. Agamemnon fia, Orestes, bosszút áll atyja haláláért, megöli anyját és Aigisthost. Az Erinnysek, a bosszú szörnyű fúriái üldözik Orestest. Ítéletet követelnek ellene. Orestes Pallas Athenai templomába menekül és megmentéséért imádkozik az istennőhöz...

Kábult, iszonyatos, döbbent csendben ültünk a teremben. Féltünk megmozdulni — csak a zene élt: olyan nagy volt ennek a borzalmas világnak a varázslata, amelyben csak a végzet, „a végzet megmásíthatatlan akarata" uralkodik. Mintha senkisem volna bűnös ebben a világban, ismeretlen az is, aki a bűntettet hozta a földre, minden Ananke istennőnek, a vak szükségszerűség istennőjének kérlelhetetlen logikája szerint történik... Tanejev zenéje eszményileg fogta fel és értelmezte a hellén világ zord, ritka és éles levegőjét, amely olyan volt, mintha négyezer méter magas hegycsúcson lennénk. Tanejev azonban kétezeréves korának fia, a tűnő keresztény kultúra fia volt, olyan kultúráé, amelyben egészen más erkölcsiség uralkodik. És Tanejev ennek megfelelő módon fejezte be operáját. A hajlíthatatlan és vak szükségszerűségnek ebbe a szigorúan antik, görög épületébe Tanejev zenei tolmácsolásában hirtelen betört az egyén lelki jóságának tündöklő dallama, a vezeklés és megbocsátás fényes apotheosisa,

* Portikusz = oszlopcsarnok. — (A ford.)

vagyis olyan elvek, amelyek az antik korban teljesen ismeretlenek voltak. Pallas Athenai olyan szavakkal fordult az énekkarhoz, amelyekhez Aischylosnak semmi köze, csupán a szövegíró Venksztern felel értük: „mostantól kezdve és mindörökké ne cívódás, ne a vérbosszú, hanem szelídség és szeretet legyen az ember sorsa".

A valóságtól elszakadt belső szemlélet világa megdöntötte a másik világot. A „vak szükségszerűség" hősi, antik eszméje helyén a vezeklés és megbocsátás keresztény eszméje keletkezett.

A két világ közötti éles különbség hatása, az „Oresteia" zenéjének meggyőző ereje olyan nagyszerű volt, hogy akaratlanul is arra késztette a nézőt: érezze át a művészet mélységét, azt a mélységet, ahol a művészet az ember és a történelmi folyamat közötti viszonyt ábrázolja.

A művészet szükségszerűen magában rejti a személyes és az általános közötti nagy és életbevágó konfliktusok dialektikáját, azoknak az összeütközéseknek a dialektikáját, amelyeknek megoldása attól függ, hogyan viszonylik az ember a történelemhez. Fatalizmus, a vaksorsban való hit volt az antik kor emberének a viszonya. A megbocsátás és a megtorlás reménye, a megváltó áldozat fogalmával együtt: ez volt a kereszténység viszonya a történelemhez. A vak végzet történelmi eszméje éppúgy, mint a megváltó áldozat és az üdvözülés eszméje szörnyű osztályfegyverré vált kevesek kezében a sokaság elnyomására és leigázására. Ezek az eszmék a dolgozó emberiség fejlődésének gátjaivá váltak.

Amikor a függöny legördült, a harmadik valóságban, élő szovjet világunkban találtuk magunkat, abban a világban, ahol egészen új az ember viszonya a történelmi folyamathoz. Ez a viszony: az alanynak a tárgyhoz való viszonya.

Belső látásunkat és hallásunkat kiélezte a valódi művészet. Újszerűen, egészen új élességgel kellett éreznünk, mennyire különbözik mai világunk a tegnapitól. Voltak köztünk egyesek, akik akaratlanul is elgondolkoztak: hogyan lehet az, hogy mi, szovjet művészek, új erkölcsi normák, új társadalmi kor emberei még nem tudjuk a művészetben ilyen erővel és mélységgel ábrázolni nagyszerű világunkat — a történelmi folyamathoz való új viszonyunk világát? Pedig hát ez a viszony már világos előttünk. Annyira magasztos, annyira ragyogó ez a viszony, hogy maga hív művészetre! Nálunk nincs Ananke, „a vak szükségszerűség" istennője. Kiléptünk a megváltó áldozat és megbocsátás keresztényi eszméjének köréből. A szabadság, a tudatos szükségszerűség fénylő eszméje uralkodik nálunk, az az eszme,

amely felszabadítja az embert és sorsának urává avatja. És akkor, amikor az elmúlt két korszak, az antik és keresztény világ viszonyával szemben magam elé képzeltem a mi viszonyunkat a történelmi folyamathoz, egyszerre másként tekintettem fiatal szovjet könyveinkre.

Valójában mi is történt a forradalom után?

Társadalmi létünkbe mélyen behatolt az új tudomány, a marxizmus-leninizmus, amely meg tudta fejteni, ki tudta deríteni azokat a törvényeket, amelyek a történelmi folyamatot irányítják. Ez a tudomány feloldódott valóságukban. Akár megtanultuk könyvből a marxizmust, akár nem tanultuk, a marxizmus áthatotta egész létünket és ennek a létnek irodalmi ábrázolását. A szovjet irodalom kitárta lapjait a marxizmus-leninizmus tudománya, korunk új tudománya előtt, bár maguk az írók talán még nem is mindig sejtik ezt, vagy nem egészen világosan képzelik el. Vannak nálunk olyanok, akik azt gondolják: marxistának lenni az irodalomban azt jelenti: el kell sajátítani a politikai gazdaságtan könyvszerű tételeit és ha az író ezek között a tételek között eligazodik, ha véleményt tud kialakítani az eredeti felhalmozásról, a kisajátítók kisajátításáról, a válságokról, a termelésről és fogyasztásról, a tőke körforgásáról, az áruról és az értéktöbbletről, akkor ez már azt jelenti, hogy marxistává lett és már el is sajátította a marxizmus tudományát.

A művelt embernek társadalmunkban természetesen ismernie kell a marxizmus-leninizmus alapjait. De sem a szocializmus építésének gyakorlatában, sem a művészetben egyedül, önmagában véve egy lyukas krajcárt sem ér ez a tudás, ha az építőben és a művészben nem él a marxizmus szelleme. A marxizmus-leninizmus szelleme pedig a történelemhez való új, forradalmi viszonyban lobog, él. A szovjet könyvekben különös ember él és lélekzik. Ez az ember tudja, mit és miért csinál. A véletlen ereje semmivé zsugorodott a szovjet könyvek tartalmában. A polgári irodalomban a könyvek tartalma főképpen a véletlenek, váratlanságok, a sors beavatkozásának érdekességében merül ki. Abban, amit a gyermekirodalomban az „egyszerre csak" szó fejez ki. Ifjú szovjet irodalmunkban az emberek cselekvési tere igen nagy távolságra világos, mintha magasra emelt lámpának széles körre terjedő fénye világítaná meg. A szovjet irodalomban az embernek sokkal szélesebb tere marad arra, hogy megválassza viselkedésének vonalát. Ugyanakkor azonban jóval kevesebb a hely az ilyen választás

váratlansága vagy esetlegessége számára. Innen adódik, hogy a mi könyveinkben tudományos kérdések tükröződnek. Még bármily kevéssé is, de mégis tükröződnek.

A korai kolhoz-regényekben, a „Bruszki"-ban, az „Új barázdát szánt az eke" című regényben és másokban az olvasó epizódokat és egész oldalakat talál, amelyek korunk mezőgazdasági tudományának vannak szentelve. Ezek az epizódok — értekezletek a Kremlben, tanácskozás a Timirjazev Akadémián — úgy tűnnek fel, hogy a szerző résztvesz a hőssel együtt a harcban, amely tudományunkban az élenjáróért, az újért folyik azokkal szemben, akik akadályozzák, hogy az élet új útjaira lépjünk.

Üzemi életről szóló irodalmunkban kialakulóban van a „kártevő lélektana", mint olyan ember lélektana, aki képtelen elismerni a történelem szükségszerűségét és képtelen felszabadítani magát azzal, hogy elfogadja és elismeri ezt a szükségszerűséget. Az ilyen ember a történelmi folyamathoz való régi viszonya következtében, valamint annak következtében, hogy szovjet valóságunkat az ő személye ellen irányuló erőszaknak érzi — gyűlöli az új technikát, az előrehaladást, amely bennünket megszilárdít és a régi technikához, a régi normákhoz vonzódik. Leonov „Lépesméz" című regényében találkozunk olyan emberrel, aki tagadja a tudományt és civilizációt és — kártevő lesz. Ez az ember ösztönt, elemi erő előidézte véletlent akar, a természet uralmát a kultúra fölött, a hit felsőségét a tudomány fölött, vagy amint ő kifejezi: „tézist". Számára ez a „tézis" a vadon osztatlan világa, az ismeretlen cél felé hömpölygő folyam, az emberi tudatlanság, az ősapák szokásai, egyszóval a létnek az az irtózatos sötétsége, amelyből oly boldogan szabadul fel most nálunk a „szunnyadó, ősi" ember, ha valahol még megmaradt. Gladkov regényeiben: a „Cement"-ben, és az „Energiá"-ban, Ehrenburg „Másnap" című regényében, Iljin „Nagy futószalag"-jában, Szemjon „Natalja Tarpova" c. művében, Krimov „A mérnök" és „A Derbent tankhajó" c. regényeiben és számos más könyvben az osztályellenség a tudomány leplébe bújik, hogy kényelmesebben és könnyebben zavarhassa az igazi, élenjáró tudományt az általa gyűlölt szovjet rend megszilárdításáért végzett tevékenységében.

A történelmi folyamathoz való viszony új és korszakalkotó eszméje sokkal mélyebb, mint ahogy irodalmunk fejlődésének első szakaszában ábrázolni tudtuk. Ennek az eszmének feldolgozása óriási lelki mélységekbe viszi a szovjet könyv lélektani világát, mert azok az összeütközések, amelyek ebben az eszme-

világban keletkeznek, mélységüket és erejüket tekintve, nemcsak hogy el ne maradjanak, hanem felülmúlják a múlt századok eszmei összeütközéseit. Ezek a fausti, prometheusi lelki virágok, ezek az érzések és szenvedések Shakespeare hőseinek erejét kívánják. Ezeket a lelkivilágokat alig-alig érintették egyes regényeink, amelyek az objektív és szubjektív igazság tudatunkban folyó harcát tárgyalják. Az objektív igazság hozzáférhető lett számunkra, mert a marxizmus-leninizmus kulcsot adott kezünkbe a társadalmi fejlődés törvényének felismeréséhez. A szubjektív igazságot a múlt csökevényeinek hatalmas lélektani hagyatéka táplálja bennünk. Az összeütközés a tudat (a hová a világ halad) — vagyis a szilárd, zord, és megfeszített, a legnagyobb ellenállás irányában haladó, észszerű „akarom" között, és a bensőnkben, az érzéseinkben lévő lélektani „szeretném", vagyis az ösztönös, könnyű, hozzáférhető és a legkisebb ellenállás irányába haladó között — ez az összeütközés csak egyik változata az új, nagy belső ellentéteknek. Egyik változata az új ember kialakulása, az új társadalom, új erkölcsi normák azon dialektikájának, amely a történelemhez való viszonyunkból ered. Az ember, aki felismerte a szükségszerűséget és e felismerés folytán úr lett a szükségszerűség fölött, szabad akarata szerint léphet ki ezeknek az összeütközéseknek a köréből. Balzac „Szamárbőr"-ének reménytelen fatalizmusa ezért éppoly távol van tőlünk, mint Aischylos „Oresteiá"-ja. És mily csodás szépség és mekkora erő van a nagy szovjet emberben, a kommunistában, a bolsevikban, aki mindig meglátja a lényeget és ezen az úton vezeti és irányítja a többieket.

Mily büszkeség tölthet el bennünket, szovjet embereket, akik elértük a filozófiai tudat csúcsait, állampolgári tudatunkkal megteremtettük ezt a filozófiai tudatot és felmérhetetlenül megelőztük történelmi fejlődésben az elmaradt régi dogmákat, amelyek Európa és Amerika népeit még mindig gúzsba kötik!

Szépirodalmunkban el kell dönteni a fent említett általános ellentétek kérdését a szovjet téma, az új világ építése témájának eleven és konkrét viszonyai között. Ebben a törekvésben szükségszerűen segítségére van művészetünknek a tudomány, a tudományos problémák ismerete, az a képesség, hogy élni tudunk a tudomány haladó forradalmi felfedezéseivel. Enélkül most már sehogy sem tudunk meglenni mi, szovjet írók, akik teljes mélységében és részletesen akarjuk tanulmányozni valóságunkat.